This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Dette er en digital kopi af en bog, der har været bevaret i generationer på bibliotekshylder, før den omhyggeligt er scannet af Google som del af et projekt, der går ud på at gøre verdens bøger tilgængelige online.

Den har overlevet længe nok til, at ophavsretten er udløbet, og til at bogen er blevet offentlig ejendom. En offentligt ejet bog er en bog, der aldrig har været underlagt copyright, eller hvor de juridiske copyrightvilkår er udløbet. Om en bog er offentlig ejendom varierer fra land til land. Bøger, der er offentlig ejendom, er vores indblik i fortiden og repræsenterer en rigdom af historie, kultur og viden, der ofte er vanskelig at opdage.

Mærker, kommentarer og andre marginalnoter, der er vises i det oprindelige bind, vises i denne fil - en påmindelse om denne bogs lange rejse fra udgiver til et bibliotek og endelig til dig.

Retningslinjer for anvendelse

Google er stolte over at indgå partnerskaber med biblioteker om at digitalisere offentligt ejede materialer og gøre dem bredt tilgængelige. Offentligt ejede bøger tilhører alle og vi er blot deres vogtere. Selvom dette arbejde er kostbart, så har vi taget skridt i retning af at forhindre misbrug fra kommerciel side, herunder placering af tekniske begrænsninger på automatiserede forespørgsler for fortsat at kunne tilvejebringe denne kilde.

Vi beder dig også om følgende:

- Anvend kun disse filer til ikke-kommercielt brug
  Vi designede Google Bogsøgning til enkeltpersoner, og vi beder dig om at bruge disse filer til personlige, ikke-kommercielle formål.
- Undlad at bruge automatiserede forespørgsler
  Undlad at sende automatiserede søgninger af nogen som helst art til Googles system. Hvis du foretager undersøgelse af maskinoversættelse, optisk tegngenkendelse eller andre områder, hvor adgangen til store mængder tekst er nyttig, bør du kontakte os. Vi opmuntrer til anvendelse af offentligt ejede materialer til disse formål, og kan måske hjælpe.
- Bevar tilegnelse
  Det Google-"vandmærke" du ser på hver fil er en vigtig måde at fortælle mennesker om dette projekt og hjælpe dem med at finde yderligere materialer ved brug af Google Bogsøgning. Lad være med at fjerne det.
- Overhold reglerne
  Uanset hvad du bruger, skal du huske, at du er ansvarlig for at sikre, at det du gør er lovligt. Antag ikke, at bare fordi vi tror, at en bog er offentlig ejendom for brugere i USA, at værket også er offentlig ejendom for brugere i andre lande. Om en bog stadig er underlagt copyright varierer fra land til land, og vi kan ikke tilbyde vejledning i, om en bestemt anvendelse af en bog er tilladt. Antag ikke at en bogs tilstedeværelse i Google Bogsøgning betyder, at den kan bruges på enhver måde overalt i verden. Erstatningspligten for krænkelse af copyright kan være ganske alvorlig.

Om Google Bogsøgning

Det er Googles mission at organisere alverdens oplysninger for at gøre dem almindeligt tilgængelige og nyttige. Google Bogsøgning hjælper læsere med at opdage alverdens bøger, samtidig med at det hjælper forfattere og udgivere med at nå nye målgrupper. Du kan søge gennem hele teksten i denne bog på internettet på `http://books.google.com`

HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 556 609

HARVARD LAW LIBRARY

Received MAY 8 1925

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Joh.s Jantzen.

Aargang III, 1902.

Storage
KJC
226
.A52
N67
1902

Christiania.
I Kommission hos H. Aschehoug & Co.
1903.

MAY 8 1925

Register.

		Side.
1.	Kommentar til nogle af de mere betydningsfulde Retsafgjørelser	V—XXI
2.	Domme	1—444
3.	Afhandlinger:	
	Anmeldelse af Dr. L. A. Grundtvig's Bog: Om Konnossementet. I.	129
	Connossementsansvaret, af Højesteretsadv. Herman Halkier	193
4.	Resumé af Dommenes Indhold	447
5.	Fortegnelse over de i Dommene citerede Paragrafer i Sjøloven m. m. . .	469
6.	Sagregister	471
7.	Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere	474
8.	Do. „ Domstolene	476
9.	Do. „ Parterne	478

Kommentar

til nogle af de mere betydningsfulde Retsafgjørelser, optagne i indeværende Aargang.

Befragtningsspørgsmaal.

Danmarks Høiesterets Dom i „Isle of Kent" Sagen (No. 1, S. 1) med den Sø- og Handelsretsdom, som den omstøder (se Aargang I, No. 81), fortjener lidt nærmere Omtale. Spørgsmaalet, som forelaa til Afgjørelse, var simpelthen det, om Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab, der havde paataget sig Losning af et Dampskib i en vis Tid, men som ved en Streike, opstaaet efter Losningens Begyndelse, forhindredes i at fuldføre Losningen i den aftalte Tid, var forpligtet til at yde Rederiet Erstatning for Opholdet. Flertallet af de voterende Dommere i Sø- og Handelsretten sagde Ja, men Høiesteret sagde Nei. Nogen særlig søretslig Interesse havde Spørgsmaalet ikke, eftersom det alene var den mellem Selskabet og Rederiet indgaaede Kontrakt, der var afgjørende. Frihavnsselskabet havde flere Aar iforveien udstedt et Cirkulære, ifølge hvilket det forbeholdt sig Ansvarsfrihed for Følgerne af Streike. Dette Cirkulære var „i sin Tid" ogsaa tilstillet „Isle of Kent"s Mæglere; men medens Søretten ikke fandt, at dette var tilstrækkeligt til, at Selskabet kunde paaberaabe sig et saadant Forbehold overfor Rederiet, da Kapteinen selv ikke kjendte til det omtalte Cirkulære, fandt Høiesteret, at „Selskabet var beføiet til at gaa ud fra, at Indstævnte, da han med det i Dommen ommeldte Skib gik ind i Frihavnen, var bekjendt med dette Cirkulære." Uheldigvis begrundede ikke Høiesteret nær-

mere, hvorpaa denne Beføielse støttedes — men bortset herfra maa det vistnok siges, at Retfærdigheden er skeet Fyldest ved denne Dom, aldenstund Kapteinen var nødt til at losse i Frihavnen og nødt til at underkaste sig Frihavnsselskabets Betingelser, saa hvis Parternes gjensidige Rettigheder og Forpligtelser var bragt udtrykkelig paa det Rene paa Forhaand, saa vilde Kapteinen ikke have været mindre ilde faren, end han nu blev ved Dommen — naar man da bortser fra Omkostningerne og de 10 Kr. til Justitskassen.

Større Interesse end dette Spørgsmaal om Cirkulærets kontraktsmæssige Betydning har de mere almindelige Bemærkninger, som Sørettens Dom indeholder angaaende Streikers Indvirkning paa saadanne Kontrakter. Ganske vist udtaler Høiesteret sig ikke direkte herom, men det siges i Dommen, at Selskabet „allerede" som en Følge af hint Cirkulære etc. vil være at frifinde, hvori man maaske tør se en ganske fin Antydning af, at Resultatet vilde være blevet det samme, selvom Selskabet ikke havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed i Tilfælde af Streike. Det er dog muligt, at man intetsomhelst kan lægge ind i denne Udtryksmaade, og det synes unægtelig ogsaa lidet sandsynligt, at Høiesteret skulde kunne slutte sig til den Opfattelse, som angaaende Streikens retlige Betydning udtales af Sørettens Minoritet, nemlig at en Streike ifølge Forholdets Natur skulde være at opfatte som en *force majeure*, der befrier den, der uden Forbehold har paataget sig Losning af et Skib i en vis Tid, fra denne Forpligtelse. Ved at betale Folkene den Løn, de forlangte, eller i det hele indgaa paa de Betingelser, de stillede for at gjenoptage Arbeidet, kunde Selskabet utvivlsomt have skaffet sig den nødvendige Arbeidskraft, men dermed er det ogsaa givet, at Streiken umulig kunde befrie det for Ansvar, hvis ikke specielt Forbehold havde været taget, noget som jo forresten Selskabet ogsaa indirekte selv erkjender derved, at det finder det fornødent at udsende et særligt Cirkulære for at holde sig fri for Ansvar. Jeg skal ikke forsøge paa at forklare Begrebet *force majeure*; thi det vilde sikkert bringe mig i Forlegenhed. Det er tilstræk-

keligt at henvise til den Definition, som Sørettens Majoritet giver, og som vistnok ikke er saa langt fra det rette, nemlig en „uforudseelig og uovervindelig Hindring." At Hindringen i dette Tilfælde kunde overvindes, er der vel ingen, der kan drage i Tvivl, og at man nuomstunder ikke kan sige, at Streiker er uforudseelige, turde der vel ogsaa kunne opnaaes Enighed om. Men ganske bortseet herfra er det mere end tvivlsomt, om en Hindring, selv om den ikke er til at forudse eller overvinde, befrier fra at opfylde indgaaede Forpligtelser. Hvis en gjældbunden Mand overfor en paatrængende Kreditor vilde paaberaabe sig *force majeure*, vilde han ialfald ikke blive hørt, men bør da den, som har paataget sig en saadan Forpligtelse som at losse et Skib, være bedre stillet — bliver det ikke hans egen Risiko, hvis han ikke kan skaffe Folk til Arbeidet, ligesom det uden Tvivl er hans egen Risiko, om han ikke kan skaffe Penge til at betale Folkene med, eller ikke Vogne til at kjøre Lasten bort?

Danmarks Høiesterets Dom i den under No. 4 (S. 7) refererede Sag, ved hvilken Høiesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom, kom vistnok som en Overraskelse for mange, og dog er Dommen uden Tvivl i fuld Overensstemmelse med gjældende Ret. Det var en Skibsfører, som blev sagsøgt til Erstatning for at have nægtet at opfylde et Certeparti, der efter hans Paastand var afsluttet af paagjældende Mæglerfirma uden Bemyndigelse fra ham, idet det indeholdt Betingelser, som var i Strid med den Ordre, han havde givet Mæglerne. Forhandlingerne var førte med en Funktionær paa Mæglerkontoret, men hans Vidnesbyrd var ikke tilstrækkeligt til at fælde Skipperen, og da ingen edsvoren Mægler havde været tilstede under Forhandlingerne, kunde den Omstændighed, at det væsentligste Indhold af Kontrakten var indført i den autoriserede Mæglerprotokol, ikke bevirke, at dennes Indhold fik den Beviskraft, som det ellers vilde have. Den kjøbenhavnske Mæglerforordnings § 8 forbyder nemlig Mæglerne at afgjøre nogen Forretning ved deres Folk eller andre til Mæglerforretninger uberettigede Personer.

Medens Talen er om Mæglere, kan der være Grund til at

knytte nogle Bemærkninger til Norges Høiesterets Dom, optaget som No. 49 (S. 221), da den angaar et Spørgsmaal af overordentlig praktisk Betydning. Mægleren forhandler gjennem Telefonen med Afskiberen, og den 7de April telegraferer han dennes Tilbud til Rederen, som samme Dag accepterer det og derpaa beordrer Skibet, som da laa i Kjøbenhavn, at afgaa til Lastepladsen i Christianiafjorden. Senere viser det sig, at der forelaa en Misforstaaelse i Telefonsamtalen mellem Mægleren og Afskiberen, saa at der i Virkeligheden slet ingen Kontrakt var kommet istand. Selvfølgelig kan Mægleren under saadanne Forhold ikke undgaa Ansvar; handler han paa Basis af en Telefonsamtale, der muliggjør Misforstaaelser af forskjellig Slags, og undlader han at sikre sig Bevis overfor vedkommende Part, saa gjør han det paa eget Ansvar. Lider de interesserede Parter Tab, maa Mægleren erstatte dette. Forsaavidt vil vistnok alle være enige; men Enigheden hører op, naar der bliver Tale om Ansvarets Udstrækning. Dommere uden juridisk Uddannelse vil ved Fastsættelsen af Ansvarets Udstrækning let fristes til at lægge den Kontrakt, som slet ikke er kommet istand, til Grund. Det var dette, som de søkyndige Medlemmer af Retten i første Instans gjorde. Skibet afgik, som sagt, fra Kjøbenhavn, kom under haardt Veir ind til Arendal, og her laa det, til det den 10de Mai blev sluttet for en Reise fra Drammen. De ikkeretskyndige Dommere i Søretten vilde have, at Mægleren skulde erstatte Tabet ved, at den første Fragt var bedre end den sidste — men det var jo ingen første Fragt, det hele viste sig at være en Misforstaaelse — der var slet ikke kommet nogen Kontrakt istand. Hvad Mægleren skulde erstatte, var alene det Tab, som Rederiet havde lidt, ved at det i nogle Dage var blevet holdt i den urigtige Tro, at en Kontrakt var kommet istand, og havde indrettet sine Dispositioner derefter. Havde Rederiet f. Ex. i dette Tidsrum havt fordelagtige Tilbud, som det havde maattet afslaa, og som ikke senere fornyedes, saa vilde Tabet derved have været at erstatte; ligesaa Tabet ved at lade Skibet forseile til Norge — hvis dette da medførte et Tab — spildte Telegram-

udgifter osv. Sørettens Majoritet vilde endogsaa have, at Mægleren skulde erstatte Rederiet for den Tid, Skibet henlaa uden Beskjæftigelse, indtil en Fragt kunde findes — skjønt denne Uvirksomhed selvfølgelig alene var begrundet i de flove Tider og ikke synes at have staaet i nogensomhelst Forbindelse med den af Mægleren begaaede Feil eller Uforsigtighed. Da dette Spørgsmaal om Udstrækningen af Mæglerens Ansvar, som sagt, meget ofte kommer for og idelig misforstaaes, anbefales det alle Interesserede nøie at gjennemlæse Høiesterets Dom, idet Førstvoterende klart og tydeligt præciserer de retlige Følger af Mæglerens Feil i et saadant Tilfælde.

Et ganske kuriøst Spørgsmaal behandles i Christiania Sørets Dom i „Fanny" Sagen (No. 33, S. 138), nemlig, naar Liggedagene begynder for et Skib, der skal losse i Tørn ved Modtagerens private Brygge. „Fanny" ankom om Eftermiddagen, og „Frednæs" med Last til samme Modtager ankom nogle Timer senere samme Eftermiddag, men „Frednæs"s Fører naaede at faa indklareret sit Skib den følgende Dags Morgen nogle Minuter, før „Fanny" blev indklareret, og kom ogsaa først med sin Melding herom til Modtageren. Melding om Ankomsten synes begge Førere at have givet umiddelbart efter samme. „Frednæs" blev først losset, og „Fanny"s Fører forlangte Erstatning for Overliggedage, idet han vilde have sin Tørn regnet fra Ankomsten — men Søretten gav ham ikke Medhold heri. Den fandt, at Skibet maatte være indklareret, inden der kunde være Tale om at komme paa Tørn. Naturligvis kan der strides om et saadant Spørgsmaal, hvis rette Besvarelse vel væsentligst afhænger af stedlige Kutymer, men naar der ingen saadanne er, saa synes det unægtelig nærmest liggende at regne Tørnen efter Ankomsten og ikke lægge afgjørende Vægt paa, hvilken af Skibsførerne eller disses Mæglere, der er flinkest til at albue sig frem paa Toldboden og derfor faar først indklareret. „Fanny" ankom halvtredje Time før „Frednæs" og begge Førere gjorde, hvad de skulde, med Hensyn til Anmeldelse og Indklarering uden ringeste Tidsspilde, men da synes det besynderligt, at den, der kom først

til Mølle, ikke ogsaa skulde faa først malet, naturligvis forudsat at han havde alt klart, da hans Tur kom, hvad der imidlertid ikke var bestridt.

Sø- og Handelsrettens Dom i Sagen angaaende S|S „Svend Haug" (No. 59, S. 257) indeholder nogle Bemærkninger om den almindelige Klausul: *or so near thereunto as she may safely get and lie always afloat,* som fortjener Opmærksomhed. Skibet var befragtet til Nakskov *or so near* osv., men da det var kommet op i Fjorden i en Afstand fra Havnen af omtrent $1^1/_2$ danske Mil, stødte det paa Grund og kunde ikke komme videre, forinden en Del af Ladningen var losset i Lægtere. Striden dreiede sig om, hvem der skulde betale de herved forvoldte Udgifter. I Almindelighed antager Rederne, at de er dækkede ved den citerede Klausul, men det siges i denne Dom, at det ikke kan være dens Mening, at Skibet skulde være berettiget til at losse en Del af Ladningen for Befragterens Regning helt ude ved Fjordens Begyndelse, og senere udtales det, at Rederiet paa Forhaand burde have skaffet at vide, hvordan Vandstanden var i Fjorden, inden det gik ind paa denne Befragtning. Om det var ved „Fjordens Begyndelse" eller en Mils Vei høiere oppe, at Lægtringen maatte foregaa, synes nu ialfald at maatte være uden Betydning. Spørgsmaalet er: Var Modtagerne berettigede til at fordre hele Ladningen leveret i Nakskov Havn, eller var Rederiet berettiget til at fordre, at Modtagerne skulde skaffe og betale Lægteragen, naar Skibet var kommet saa nær Nakskov, som det sikkert kunde gaa? At Skibet ikke kunde gaa nærmere med hele Ladningen, er klart — naar et Skib bliver ved med at fortsætte, lige til det staar fast, kan man ikke med Rimelighed forlange mere af det i den Retning; men hvilken Betydning har da den citerede Klausul, naar Rederiet under saadanne Forhold selv skal bekoste Lægterlosning? Det synes at være Dommernes Mening, at naar en bestemt Havn er nævnt i Kontrakten, saa maa Rederen paa Forhaand undersøge, om Vandstanden tillader hans Skib at gaa derind med fuld Ladning ombord, og at det isaafald er vildledende overfor Befragteren,

naar Rederen nøies med det almindelige Forbehold „eller saa nær osv.", skjønt han paa Forhaand véd, at Vandstanden ikke tillader, at hans Skib gaar helt op til Havnen med fuld Last ombord. Det sidste er ganske vist rigtigt, men mere tvivlsomt er det, om der paahviler Rederen en saadan Undersøgelsespligt — Meningen med Forbeholdet er vel nærmest det, at Rederen i saa Henseende intetsomhelst Ansvar vil have, og at Befragteren derfor selv faar forvisse sig om, hvorvidt Skibet kan flyde ind, ellers faar Forbeholdet overhovedet ingen Mening. Opgiver Rederen Skibets Dybgaaende urigtigt, forholder Sagen sig naturligvis anderledes. I nærværende Sag synes der at have været nogen Misforstaaelse med Hensyn til Opgaven over Skibets Dybgaaende, inden Kontrakten blev sluttet, men i Dommen lægges der ialfald ingen Vægt derpaa.

Hvis Sø- og Handelsrettens Dom er rigtig, hvad jeg ikke tror, den er, saa vil det Forbehold, der udtrykkes ved Klausulen „eller saa nær" overhovedet kun have nogen Virkning ved aabne Certepartier, hvor Bestemmelseshavnen først nævnes ved Konossementernes Undertegning eller i en Ordrehavn underveis.

Med Hensyn til Maanedsbefragtning indeholder denne Aargang af Samlingen et Par Domme af Betydning. Først og fremmest Norges Høiesterets Dom (No. 56, S. 241) i S|S „Prosum" Sagen. Spørgsmaalet dreiede sig om, hvorvidt den, der havde leveret Maskinkul til et Dampskib under Maanedsbefragtning, erhvervede Søpant i Skibet for sin Fordring, skjønt Kullene efter Maaneds-Certepartiet skulde skaffes og betales af Maanedsbefragteren. Kullene var bestilte af Skibsføreren, og Høiesteret siger, at Leverandøren var berettiget til at gaa ud fra, at han havde rekvireret dem paa Rederiets Vegne, idet Præsumptionen i disse Forhold i Tvivlstilfælde maa være for, at Kapteinen optræder paa Rederiets Vegne og binder dette i Anliggender, hvor han i Medhold af Søloven har Fuldmagt til at handle paa Rederiets Vegne. Naar man læser denne Dom og sammenligner den med Høiesterets Dom i „Stella" Sagen, som jeg tillod mig

Maanedsbefragtning

at kritisere i en mindre Afhandling i Samlingen for ifjor, kan man kun glæde sig over den Klarhed i Opfatningen af de herhenhørende Retsforhold, som Dommen bærer Vidnesbyrd om i Modsætning til hin tidligere Dom, hvor man ved at indblande den høist uklare Bestemmelse i § 275, som slet ikke har noget med Maanedsbefragtning at gjøre, kun opnaaede yderligere at forplumre disse noget vanskelige men meget aktuelle Spørgsmaal, istedetfor at klare op i dem. Saaledes som Høiesteret i „Prosum" Sagen med Rette lægger Spørgsmaalet frem, bliver dette simpelthen følgende: Var Leverandøren forpligtet til at vide, at Kapteinen bestilte Kullene paa Maanedsbefragternes Regning? Dette rent faktiske Spørgsmaal besvarede Høiesteret i det foreliggende Tilfælde benægtende, og dermed var det da givet, at Skipperen i Forhold til Leverandøren maatte antages at være optraadt som Rederiets Befuldmægtigede, altsaa i sin Egenskab af Fører, ikke som Agent for Maanedsbefragterne, og dermed er det da givet, at Leverandøren erhvervede Søpant for sin Fordring i Medfør af Sølovens § 268.4. Den Omstændighed, at Leverandøren tilfældigvis er vidende om, at Skibet befinder sig under Maanedscerteparti, og at Anskaffelse og Betaling af Kul derfor paahviler Befragteren, synes ikke at være tilstrækkeligt til at sikre Rederiet mod Ansvar. Ialfald bør Skibets Fører, naar det er ham, som bestiller Kullene, og han ikke er aldeles sikker paa Maanedsbefragterens Betalingsevne, aldrig forsømme udtrykkelig ved Kullenes Bestilling at gjøre opmærksom paa, at han optræder paa Befragternes, ikke paa Rederiets, Vegne.

Opmærksomhed fortjener ogsaa Christiania Sørets Dom (No. 61, S. 270) i $^{8}/_{8}$ „Veritas" Sagen, fordi den behandler Spørgsmaal af ikke ringe praktisk Betydning nuomstunder, da saamange Dampskibe seiler under Maanedscerteparti. „Veritas" lastede Korn i Riga, men maatte gaa afsted over Hals og Hoved for at undgaa Indefrysning — det mødte Is i Riga Bugten, led Havari i Isen og maatte søge ind til Bolderaa, hvor det laa under Reparation fra Begyndelsen af Januar til 2. Februar, og derpaa yderligere maatte vente paa Isløsningen, saa at det først

kom afsted den 24. April. Certepartiet havde den sædvanlige Klausul om, at Leiens Betaling i Tilfælde af Skade paa Skibet, som hindrede dets Manøvrering i mere end 24 Timer, skulde ophøre, indtil Skibet igjen var i effektiv Stand til at optage Tjenesten. Befragteren paastod, at Skibet efter fuldendt Reparation maatte tilbageleveres paa samme Sted, hvorfra det havde maattet gjøre Vendereise, men Søretten gav ham med god Grund, forekommer det mig, ikke Medhold i denne Teori. Det Faktum, som forelaa, var, at Skibet var beordret til en Havn, hvor der paa den Aarstid var Fare for Indefrysning, og at det faktisk frøs inde, idet det paa Grund af Ishindringer ikke kunde komme ud af Rigabugten. Selvom det intet Havari havde lidt, havde det alligevel maattet vende om uden at kunne komme ud før til Vaaren, og det synes da at være temmelig indlysende, at Befragteren, som beordrer Skibet til en saadan Havn og maa antages ved Subfragten at faa Vederlag for den forøgede Risiko, som Faren for Indefrysning medfører, ikke kan kaste denne Risiko over paa Skibet. Dette turde være temmelig klart, men mere tvivlsomt kan det være, om Leiens Betaling skulde suspenderes i Reparationstiden. Søretten mente, at Rederiet kun havde Krav paa Leie fra Reparationens Fuldførelse den 2. Februar, et Resultat, hvis Rigtighed synes mig at kunne bestrides, eftersom Opholdet ikke forlængedes ved Havariet, og desuden fordi Skibet selv i havareret Stand var fuldt kapabelt for Tjenesten, som under Opholdet i Nødhavnen jo kun bestod i at vente til Isløsningen om Vaaren.

Af Bjergningssager maa mærkes Norges Høiesterets Dom (No. 47, S. 213) i S/S „Ootmarsum"s Sag. Skibet var paa Reise med Last fra Arkangel og stødte paa et Skjær ved den norske Kyst, hvor det blev staaende i ca. 12 Timer, indtil det blev trukket af ved Hjælp af to tilkomne Fiskedampskibe, efterat det dog først havde kastet en Del af sin Last. De to Fiskedampskibe skulde have 200 Kroner, hvis det ikke lykkedes at trække „Ootmarsum" af, medens Betalingen ellers skulde fast- Bjergnings-sager

sættes ved Søretsskjøn. Søretten bestemte Godtgjørelsen til 1500 Kroner, idet Retten fandt, at her ikke forelaa Bjergning. Af en eller anden merkelig Grund fandt saa de to Fiskedampskibes Eiere paa at tage Overskjøn, uagtet deres Paastand for Overskjønnet uden Tvivl har været, at der forelaa Bjergning, og skjønt den norske Sølovs § 329 foreskriver, at der ikke kan optages Overskjøn angaaende Størrelsen af Bjergeløn eller dens Fordeling. Overskjønnet undgik viseligt at benytte Benævnelsen „Bjergeløn" og indskrænkede sig til at fastsætte „Betalingen for den ydede Hjælp" til 14,000 Kroner, idet Overskjønnet ansaa den „ydede Anssistance" for meget værdifuld, idet man nemlig fandt det bevist, at „Ootmarsum" havde faaet en Læk, da det stod paa Grunden, ligesom man ogsaa ansaa det for tvivlsomt, om det kunde være kommet flot ved egen Hjælp. Alene Værdien af „Ootmarsum" i beskadiget Stand var 414,000 Kroner. Sagen blev derpaa indbragt for Høiesteret, som kjendte Overskjønnet uefterretteligt at være, fordi dets Udtalelser om Stillingen og den høie Betaling, som tilkjendtes, viste, at det var gaaet ud fra, at der forelaa Bjergning, og at det saaledes i Medfør af den nævnte Paragraf ikke var kompetent til at fastsætte Godtgjørelsen (Bjergelønnens) Størrelse. Det er unægteligt saa, at Overskjønnet uden Tvivl har anseet det præsterede Arbeide som Bjergning, og at Høiesterets Dom derfor ikke godt kunde gaa ud paa andet, naar § 329 skulde overholdes. Var Forholdet det, at Karakteren af Arbeidsresultatet var ligegyldig, og at det kun kom an paa Beløbets Størrelse, saa vilde der vel ingen Grund have været til at omstøde Overskjønnet; men nu er det saa, at hvis dette var blevet opretholdt af Høiesteret, saa vilde de to Fiskedampskibes Besætning maaske have været afskaaret Adgang til Andel i Godtgjørelsen, og Eierne af „Ootmarsum"s Ladning kunde have nægtet at kontribuere. Sørettens Skjøn i denne Sag frister som et særlig karakteristisk Exempel til en indgaaende Undersøgelse og Kritik af den, efter min Mening, ganske uholdbare Sondring mellem „Bjergeløn" og „Godtgjørelse for ydet Bistand", som i saa vid Udstrækning praktiseres ved de skandinaviske, og maaske særlig

de norske Domstole. Det vil blive for vidtløftigt her at give en saa indgaaende Udredning af dette Spørgsmaal, som det fortjener, men nogle Bemærkninger derom vil dog formentlig her være paa sin Plads. De norske Motiver til Søloven siger, at der maa være en virkelig Nødstilstand, og at det ikke er nok til at gjøre Hjælpen til Bjergning, at et Skib hjælpes ud af en Forlegenhed. Hvad der er Nød, og hvad der er Forlegenhed, er imidlertid ikke let at afgjøre. I dette Tilfælde har Søretten maaske ment, at man ombord paa „Ootmarsum" kun befandt sig i Forlegenhed, efterat have staaet 12 Timer paa et Skjær, hvor Skibet, som det synes, allerede var blevet læk, og hvor man i Forstaaelse af Situationens Alvor, allerede var skredet til Kastning af Dækslasten; andre vil mulig finde, saaledes som Overskjønnet antagelig har gjort, at her var mere end Forlegenhed — men hvad enten man nu mener det ene eller det andet, saa synes det at være temmelig indlysende, at Besætningens Ret til Andel i Godtgjørelsen, Ladningseiernes Forpligtelse til at kontribuere til denne og alle de andre Bestemmelser, der er knyttet til det, som Loven kalder Bjergeløn, umulig kan være afhængige af denne haarfine Sondring mellem Nød og Forlegenhed, en Sondring, der ingenlunde beroer paa nogen karakteristiske Væsensforskjel mellem de to Begreber, og derfor selvfølgelig heller ikke er egnet til at være Grundlaget for den i sine Konsekvenser meget indgribende og betydningsfulde Adskillelse mellem det, man kalder Bjergning, og almindelige Tjenesteydelser. Naar en Søret tilkjender to Smaabaade 1500 Kroner for at trække en Timestid i et Dampskib, der staar paa Grund, saa er det klart, at der maa være noget usædvanligt ved Situationen, noget udenfor Tingenes almindelige Gang, under hvilken det samme Arbeide ikke vilde være værdt mere end en ringe Brøkdel af de 1500 Kroner. Selvom Søretten, være sig med Rette eller Urette, fandt, at der ikke var nogen egentlig Nød tilstede, fordi det var overveiende sandsynligt, at Skibet vilde komme af ved egen Hjælp, naar Vandet steg, saa er det dog givet, at Retten ved Vurderingen af Arbeidet og Fastsættelsen af Betalingens Størrelse ikke lod sig lede alene af almindelige forretningsmæssige

Betragtninger over, hvor store Fordele, „Ootmarsum"s Fører havde opnaaet ved at komme af strax istedetfor at vente til Høivande. Det dreiede sig aabenbart ikke blot om Bistand til at befordre Reisens hurtige Fremme, men om at hjælpe Skibet ud af en Knibe, hvis Udgang ellers ikke havde ladet sig beregne, selv om der kunde anstilles mere eller mindre svævende Reflektioner over Chancerne. Naar Søretten tilkjendte de to Dampskibe saavidt meget som 1500 Kroner, var det netop, fordi Hjælpen blev ydet under usædvanlige Forhold, hvor „Ootmarsum" var kommet i en upaaregnet Situation, der laa ganske udenfor Reisens normale Forløb, og som, mildest talt, bragte det i en Forlegenhed, som det maatte antages gjerne at ville offre noget extraordinært paa snarest mulig at komme ud af, fordi man jo dog aldrig kunde vide, hvad der vilde ske, om man skulde blive staaende, til Vandet steg. Det er netop det her fremhævede, som er og maa være det karakteristiske for den Situation, der i Sølovens § 224 betegnes ved, at Skibet er „stedt i Nød," og den, der klarer Skibet ud af denne Nød, disse Vanskeligheder eller denne Forlegenhed, hvad man nu vil kalde det, han har Ret til saadan Godtgjørelse, om hvilken der i Sølovens niende Kapitel er opstillet et System af særlige og vigtige Regler, og som der kaldes for „Bjergeløn". Denne Betegnelse saavelsom de tilsvarende Betegnelser „bjerge" og „Bjergning" er forsaavidt uheldig, som man dermed efter almindelig Sprogbrug er tilbøielig til at forbinde Forestillingen om, at noget er reddet, som allerede var anseet som tabt eller ialfald abandonneret (jfr. den tyske Sørets Sondring mellem „Bergung" og „Hülfsleistung in Seenoth"), men denne mindre heldige Betegnelse bør ikke vildlede Domstolene, saa at de opstiller to formentlig væsensforskjellige Begreber, nemlig „Bjergning" og „Assistance", hvis rette Bestemmelse beroer paa en mikroskopisk fin Vurdering af den forhaandenværende Fare, saaledes at Vurderingens Udfald er afgjørende for, om der skal tilkjendes nogle faa Hundrede Kroner eller en Kapital paa adskillige Tusinde, om Besætningen skal have Andel eller ei, om Ladningen skal kontribuere eller ei osv. Det er selv-

følgelig altid en vanskelig Opgave at fastsætte Bjergeløn, at bestemme om den skal være 12,000, 14,000 eller maaske 20,000 Kroner — det kræver nøie Kjendskab til de faktiske Forhold, Evne til at vurdere de forhaandenværende Faremomenter, en stor Erfaring og Rutine i Behandlingen af saadanne Sager, og endda vil selv de mest kompetente Dommere kunne skjønne høist forskjelligt og være i stor Tvivl. Men rent pinagtigt bliver det baade for Parterne og Dommerne, naar Striden og Tvivlen ikke angaar en lidt større eller lidt mindre Godtgjørelse for de ydede Tjenester, men om disses Henførelse til en af to Kategorier (Bjergning eller Assistance) hvis Afgrænsning skal falde sammen med Grænsen mellem Nød og Forlegenhed! jfr. de norske Motiver, og saaledes, at Resultatet af denne Afveining er af den mest indgribende Betydning baade for selve Godtgjørelsens Størrelse og for de Interesseredes Retsstilling i adskillige Henseender. Fra de laveste Grader af Nød og til de høieste Grader af Forlegenhed er Overgangen umærkelig; selv den mest skjønsomme og skarpsindige Dommer vil ikke være istand til at sige nøiagtig, hvor Nøden hører op, og hvor Forlegenheden begynder, og dog skal der efter den gjængse Praxis mellem disse to Begreber være en dyb Kløft, som man ikke kommer over uden at gjøre Springet fra 1500 til 14,000! saaledes som i „Ootmarsum"s Tilfælde.

Hvor uklare Begreberne er paa dette Omraade, faar man en Forestilling om, naar man f. Ex. gjennemlæser Norges Høiesterets Dom og Christiania Sørets Dom i „Malaga" Sagen (Aargang I, S. 168). „Malaga", som var kommet paa Grund og syntes at være i en ret penibel Stilling, rekvirerer Hjælp, men det maa kun være en „Bugserbaad", ingen „Bjergningsbaad". Heraf slutter Søretten, at det maa antages at være en vedtagen Forudsætning mellem Parterne, at den begjærede Assistance ikke blev at betragte som Bjergning, men Retten mener dog, at den ved Vurderingen af den ydede Assistance maa tage i Betragtning de samme faktiske Momenter, som vilde have gjort sig gjældende, saafremt Forholdet havde været at bedømme som et Bjergnings-

tilfælde, hvorefter Søretten tilkjendte Bjergningskompagniet 15,000 Kroner som „Godtgjørelse for ydet Assistance". Hertil er at bemærke, at det uden Tvivl var Kompagniet ganske ligegyldigt, hvad man kaldte det tilkjendte Beløb, og hvis Rettens Mening var den, at Ladningen intet skulde bidrage, fordi der kun blev rekvireret en Bugserbaad og ingen Bjergningsbaad, saa lærer man deraf, at det ikke er uden Risiko for en Kaptein at rekvirere Bugserbaade og ikke Bjergningsbaade; thi han opnaar maaske derved kun, at det, som han dømmes til at betale, maa udredes af Skibet alene, medens Godtgjørelsens Størrelse bliver præcis den samme, som hvis han havde rekvireret en Bjergningsbaad, kun at den ikke kaldes „Bjergeløn" men „Godtgjørelse for ydet Assistance"!! Høiesteret tog ingenlunde Afstand fra Sørettens Ræsonnementer, men synes nærmest at have billiget disse. For Høiesteret nedlagde Bjergningskompagniet Paastand paa „en passende Godtgjørelse for den under Sagen omhandlede „Bjergning", men da Høiesteret fandt, at der ikke forelaa Bjergning, blev denne Paastand ikke taget tilfølge.

Som Praxis nu er, maa det tilraades at være yderst forsigtig med de Ord og Vendinger, man benytter i Tale og Korrespondance og Rekvisitioner; thi Dommene viser, at de gjøres til Gjenstand for den mest indgaaende Fortolkning og tillægges en afgjørende Betydning. Den Skibsfører, der rapporterer hjem, at han har „indslæbt" eller „assisteret" eller „indbugseret" et andet Skib, han har derved under den nugjældende Praxis aabenbart forspildt sine Chancer for at faa en anstændig Betaling for sit Arbeide — men endnu forsigtigere bør den Kaptein, som repræsenterer den anden Part, være; thi hvis han bruger Udtryk, som gaar i Retning af, at hans Skib er blevet „indbjerget", saa bidrager han derved efter Evne til at faa Godtgjørelsen sat op, men taler han om Bugsering eller Assistance, saa udsætter han sit Rederi for at miste Krav paa Kontribution af Ladningen, medens maaske Godtgjørelsen bliver fastsat paa samme Grundlag, som hvis Bjergning havde foreligget — det sidste turde derfor næsten være værre end det første, og Moralen er derfor,

at Skipperen overhovedet, saavidt mulig, bør holde sin Mund; thi Retfærdighedens Veie er stundom uransagelige.

I mange Domme anstilles der vidtsvævende Reflektioner over, om Skibet maa antages at have kunnet klare sig selv uden fremmed Hjælp, og naar man finder Spekulationerne herover for luftige, tager man undertiden tilhjælp Ræsonnementer fra Kjendsgjerningerne, saaledes som de senere indtraf, f. Ex. en stærk Søndenstorm, der absolut vilde have drevet Skibet yderligere op paa Land og gjort det til totalt Vrag, eller maaske presset Vandet ind i Fjorden, saa Skibet vilde være kommet flot osv. At dette er ganske uforsvarligt, er indlysende; det afgjørende er ikke, hvad der efter senere foreliggende Fakta med større eller mindre Sandsynlighed vilde være indtruffet; det er Risikoen, saaledes som den maa vurderes, da Hjælp begjæres og ydes, der bør være Grundlaget, og Muligheden for, at den usædvanlige Situation, Skibet befinder sig i, kan bringe det i Ødelæggelse, er tilstrækkeligt til at begrunde Krav paa Bjergeløn, selvom maaske de mere sangvinsk anlagte Sagkyndige er af den Mening, at der var overveiende Sandsynlighed for, at Skibet vilde have klaret sig selv uden fremmed Hjælp.

Meget lærerig i den her omhandlede Henseende er ogsaa Dommen i „Narvik" Sagen (No. 38, S. 153). Norges Høiesteret kom ligesom Søretten til det Resultat, at der ikke var nogen Nødstilstand tilstede for „Narvik", og at der saaledes ikke forelaa Bjergning, og det endskjønt 13 Skibsførere og Lodser havde afgivet Erklæring for, at „Narvik" ikke kunde have klaret sig selv, medens 4 Lodser mente, at „Narvik" med den og den Vindretning maatte antages trygt at have kunnet lægge sig for Anker paa det Sted, hvor Hjælpen kom, og at den med „den angivne Vindretning" umulig kunde drive iland (ja, kunde man bare stole paa, at Vinden altid vilde blæse fra den rigtige Kant). Rent pudsigt er det at tænke paa, at et Kollegium af Jurister, selvom det er Landets allerfineste juridiske Hoveder, skal sidde og afgjøre, om et Skib under visse Forudsætninger havde overveiende Chancer for at kunne klare sig selv, eller om det maaske

var størst Sandsynlighed for, at det vilde være gaaet tilgrunde, hvis ikke Hjælp var kommet til. Dette intrikate Spørgsmaal, om hvilket lokalkjendte og kyndige Lodser og Skibsførere ikke kan blive mere enige, end at 4 siger det ene, og 13 det andet, skal Høiesterets Jurister afgjøre, og af deres Skjøn derom skal det afhænge, om Bjergeløn skal tilkjendes eller ei! Gaadefuldt er det forresten, hvorfor Høiesteret netop fulgte de 4 og ikke de 13 — man skulde synes, Retten maatte føle sig mere paa den sikre Side, naar den havde havt de 13 med sig.

Det bliver imidlertid for vidtløftigt at komme nærmere ind herpaa i denne Oversigt, endskjønt Gjennemlæsningen af de mange Domme frister sterkt til en mere indgaaende Kritik og Udredning af de herhenhørende Spørgsmal; men maaske der senere kan blive Anledning til nærmere at komme ind paa dette baade interessante og praktisk meget betydningsfulde Emne.

Det var naturligvis beklageligt for „Vestfjord"s Rederi og Mandskab, at de i hin Sag ikke fik noget rimeligt Vederlag for de Tjenester, de havde ydet „Narvik", men endnu beklageligere er det, at man ikke fik Norges Høiesterets Udtalelse angaaende det principielle Spørgsmaal, om der maa betales Bjergeløn for det Skib, der bjerges af et Søsterskib; det vilde for Almenheden have været ulige interessantere at høre Høiesterets Mening om dette rent retlige Problem end om selve Bjergningsspørgsmaalet. Saameget kan man imidlertid med Sikkerhed udlede af Høiesterets Dom, at ialfald Besætningen i et saadant Tilfælde maa have Ret til Bjergeløn; og hvis man tør gaa videre og sige, at Besætningen ikke kan have nogen selvstændig Ret overfor Assurandørerne, og at dens Ret staar og falder med Rederiets, saa har Høiesteret ialfald indirekte udtalt sig for den Anskuelse, som jeg søgte at forsvare i en mindre Afhandling i forrige Aargang; thi det kan vel betragtes som en given Sag, at Høiesteret ikke vilde indlade sig paa det faktiske Spørgsmaal, om der forelaa Bjergning eller ei, naar Indstævnte vilde være at frifinde, selvom det besvaredes bekræftende. At ikke Besætningen kan rette noget Søgsmaal direkte mod Assurandørerne, synes at være

indlysende; har den Ret til sin Andel i Bjergeløn, selvom begge Skibe tilhører samme Rederi, saa har den sin Ret mod Rederiet, og dette maa atter søge sin Regres hos Assurandørerne, men Besætningen har intet med Assurandørerne at gjøre. Paa den Maade er da Høiesteret alligevel, maaske uden at ville det, kommet til at udtale sig om dette meget omstridte Spørgsmaal.

Herr Overretssagfører, Kaptein Eivind Eckbo, Sekretær i Nordisk Skibsrederforening, skylder jeg Tak for værdifuld Bistand ved Udarbeidelse af Registrene.

Kristiania i Februar 1903.

J. J.

DOMME

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 1	Aargang III	1902

1.

Danmarks Højesterets Dom den 22de November 1901.

Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab
(Høiesteretssagfører Carl Winther)

mod

Føreren af Dampskibet „Isle of Kent" Kapt. I. W. Gleghorn
(Høiesteretsadvokat Halkier).

Den i nærværende Samlings Aargang I under No. 81 (S. 353) optagne Dom omstødes af Højesteret, idet Skibets Fører, da han med sit Skib gik ind i Frihavnen, var bekjendt med det af Frihavnsaktieselskabet udfærdigede Cirkulære, hvorefter Selskabets Forpligtelse til at foretage Losning bortfalder i Tilfælde af Streike.

Ved det i den indankede Dom nævnte Cirkulære af 11te April 1896 bekjendtgjorde Appellanten, Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab, at Selskabets Forpligtelse til at foretage Losninger og Ladninger bortfalder i Tilfælde af Streike blandt de i Frihavnen beskjæftigede Arbejdere, og efter det foreliggende har Selskabet været beføjet til at gaa ud fra, at Indstævnte, da han med det i Dommen ommeldte Skib gik ind i Frihavnen, var bekjendt med dette Cirkulære. Da nu Selskabet ved at udfærdige Cirkulæret ikke kan ansees at have handlet i Strid med de

Pligter, der ere paalagte samme ved det den 19de Oktober 1894 af Indenrigsministeriet udfærdigede Reglement, idet den af Selskabet i Cirkulæret hævdede Begrændsning af dets Forpligtelser er vel forenelig med Indholdet af § 4 i dette Reglement, og da der med Hensyn til Streikens Udbrud og Varighed samt de Foranstaltninger, der ere trufne for at raade Bod paa Arbeidsstandsningen, ikke skjønnes at kunne lægges Selskabet noget til Last, vil dette allerede som Følge af det anførte være at frifinde for Indstævntes Tiltale.

Processens Omkostninger for begge Retter ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Appellanten, Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab, bør for Tiltale af Indstævnte, Føreren af Dampskibet „Isle of Kent" Kapt. I. W. Gleghorn, i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger for begge Retter ophæves. Til Justitskassen betaler Indstævnte 10 Kroner.

2.

Bergens Sjøret den 24de Januar 1902.

Viar G. Fjære
(Overretssagfører Joys)

mod

Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab.
(Overretssagfører Daae Olsen).

Ved feilagtig Expedition fra Expeditøren for et rutegaaende Dampskib bliver en Kasse Bær ødelagt, og dens Eier sagsøger Rederiet til Erstatning, idet han paastaar, at Expeditøren maa betragtes som Fuldmægtig for Rederiet, saa at dette maa være ansvarligt for de af Expeditøren begaaede Feil. Under Dissens giver Sjøretten ham Medhold heri.

Citanten Viar G. Fjære sagsøger Indstævnte, Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab ifølge Sjøretsstævning af 11te December 1901 til Betaling af Kr. 18,75 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Sagens Sammenhæng er følgende:

Med det i fast Rute gaaende Dampskib „Hordaland", tilhørende Indstævnte, blev den 30te Juli 1901 sendt som Fragtgods en karteret Kasse Kirsebær, værd Kr. 18,75 fra Fjære til Citanten i Lervik. Kassen blev fra „Hordaland" losset paa Lerviks Brygge og Kartet leveret Expeditøren. Ca. 1½ Times Tid bagefter kom Dampskibet „Lyderhorn" til samme Brygge paa Sydgaaende til Stavanger. Ved en Incurie af Expeditøren blev omhandlede Kasse bragt ombord i „Lyderhorn", hvor den opdagedes, da Skibet lossede i Stavanger. Da Kassen derefter kom til Lervik i Citantens Besiddelse, var Bærrene ødelagte. Citanten mener, at Selskabet maa være ansvarlig for sin Expeditørs skadegjørende Handlinger i Tjeneste.

Det er in confesso, at der ingen Feil er begaaet fra de nævnte 2 Skibes Side. Skaden skriver sig alene fra den Omstændighed, at Kassen ved Expeditøren blev bragt ombord i „Lyderhorn", idet det er paa det Rene, at Bærrene blev ødelagte paa Grund af Reisens Forlængelse.

Fra Indstævntes Side gjøres gjældende, at Bortfragterens (Rederiets) Ansvar ophører, naar det har bragt Varen over Rækken. Der henvises til Sjøfartslovens § 138 in fine, jfr. § 136. Expeditøren maa efter Indstævntes Mening betragtes som Ladningseierens Repræsentant, idet en faktisk m a a være tilstede for at modtage og tage vare paa Ladningen, og naar Vareeieren ikke møder op, maa Expeditøren optræde paa hans Vegne og afkræver ogsaa i Almindelighed Vareeieren Betaling for sit Arbeide, idet Vareeieren i Almindelighed maa betale Ilandbringelsespenge.

Fra Citantens Side hævdes herimod, at Expeditøren maa betragtes som Rederiets — Selskabets Repræsentant.

Heri finder Sjøretten at maatte give Citanten Medhold.

Foruden, at det som af Citanten fremholdt er Rederiet, som ansætter Expeditøren, giver ham Instrux for hans Optræden, bestemmer hans Rettigheder og Pligter, og som alene har det i sin Magt at kontrollere ham gjennem dets Adgang til Afskedigelse, saa synes ogsaa Expeditørens Egenskab af Rederiets Fuldmægtig at maatte fremgaa deraf, at Varemodtageren jo ikke er berettiget til uden Videre at kræve Varen udleveret af Expeditøren, som derimod varetager Afsenderens Interesse med Hensyn til Fragtens Betaling m. v.

Det er vistnok saa, at Sjøfartsloven giver Skibe, som gjør regelmæssige Reiser mellem bestemte Steder efter en forud offentliggjort Plan med andre Ord rutegaaende Skibe, Ret til uden særlig Tilsigelse til Varemodtageren at losse Varen. Men denne Lovens Bestemmelse kan ikke antages at have forudsat, at der paa Stedet er en af Rederiet ansat Expeditør, til hvem Varen tilligemed de samme vedkommende Papirer udleveres, og som i det Hele optræder som Mellemmand mellem Skib og Varemodtager. De Varer, som fra Skibet overleveres til en saadan Mellemmand eller Expeditør maa formentlig betragtes som fremdeles værende i Afsenderens Besiddelse, indtil de af Expeditøren enten er udleverede eller stillet til Modtagerens Disposition. Men saalænge Varen endnu er i Afsenderens Besiddelse, formenes denne at maatte bære Ansvaret for samme overensstemmende med Sjøfartslovens § 142, indtil dens Aflevering.

I Henhold til foranstaaende vil Citantens Paastand blive at tage tilfølge, idet Indstævnte ogsaa findes at burde tilsvare Citanten Sagens Omkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab, bør til Citanten, Viar G. Fjære, betale de paasøgte Kr. 18,75 — atten Kroner og fem og sytti Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 12te December 1901, til Betaling sker samt i Sagsomkostninger 50 — femti — Kroner.

At efterkomme inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl.

Votum:

Jeg kan ikke tilegne mig den af Førstvoterende hævdede Opfatning, at Expeditøren kun, eller fortrinsvis skal være at betragte som Rederiets Fuldmægtig. Hans Egenskab af Mellemmand, mellem Skib og Vareeier, gjør ham i mine Øine i lige Grad til denne sidstnævntes Fuldmægtig. Og jeg mener, at naar det som her er paa det Rene, at der fra de paagjældende Skibes Side ikke er begaaet nogen Feil eller er udvist nogen Uagtsomhed, saa faar Vareeieren holde sig til Mellemmanden, hos hvem Skylden for det indtrufne Uheld, efter hvad der maa antages, i dette Tilfælde har ligget, medens Rederiet maa være fri for An-

svar, naar det har afleveret Varen paa Bestemmelsesstedet paa Kaien til Expeditøren — ved Skibets Side, kfr. Sjøfartslovens § 136.

I Henhold hertil maa jeg votere for Indstævntes Frifindelse med Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Bergen, 24de Januar 1902.

E. Engelsen.

Enig med Assessor Dahl.

I. R. Simonsen.

I Anledning af Andenvoterendes Bemærkninger skal jeg kun tilføie, at der selvfølgelig vil være Adgang for Rederiet til at søge Regres hos sin Expeditør, saafremt der fra hans Side har været udvist uforsvarligt Forhold.

Ludvig Dahl.

Bemærkningen tiltrædes.

I. R. Simonsen.

Seet. *E. Engelsen.*

3.

Christiania Sjøret den 13de Januar 1902.

Matros Sverre Olsen

mod

D. V. Blaauw.

En Sag angaaende Hyre paastaaes afvist fra Sjøretten, fordi Citanten, uden at være paamønstret, var forhyret til et Fartøi, der drev Fiskefangst. Afvisningspaastanden tages ikke tilfølge, idet Retten udtaler, at Sjøfartslovens Bestemmelser er ligesaa anvendelige paa Fartøier, der driver Fiskeri, som paa Fartøier, der driver Fragtfart.

Indstævnte har paastaaet Sagen afvist fra Sjøretten, fordi Citanten efter Indstævntes Anførende kun har været Fisker paa hans Fiskerbaad, der alene har drevet Skjærgaardsfiskeri, og mener Indstævnte, at Citanten, der aldrig har været paamønstret eller tidligere har faret tilsjøs, uden Hjemmel har kaldt sig Matros.

Efter det oplyste blev Citanten i Marts Maaned 1901 gjennem den daværende Fører for Indstævntes Fiskerkutter „Carl" af Indstævnte ansat paa samme og skulde i Henhold til den mundtlige Aftale have i Betaling 30 Kr. pr. Maaned og som Part 1½ Øre pr. Kilogram opfisket Fisk. Han tiltraadte sin Tjeneste ombord i den samme Maaned og blev af Føreren overleveret en Kontrabog, hvori var antegnet Vilkaarene for Citantens Ansættelse, hvorhos var bemærket, at denne havde at holde sig Sjøfartslovens Bestemmelser efterrettelige.

Saavel Citanten som Føreren undertegnede sit Navn i Kontrabogen.

Kutterens Besætning bestod af Føreren og 5 Mand, hvoriblandt Citanten, der ikke var antaget i nogen særlig Egenskab og heller ikke indtog nogen Særstilling ombord, hvorimod han sammen med den øvrige Besætning udførte, hvad der forefaldt af Arbeide, Styring, Fiskning, Behandling af Seilene og Tilsyn med Maskinen. Fiskeriet fandt Sted ¼ til 1 Mil fra fast Land, — en enkelt Gang var man dog 3 Mil fra Land, mellem Værø, Røst og Lofoten.

Med Fisken seilede man lang Vei, 15 à 16 Mil. Kutteren blev den 6te Juli seilet fra Svolvær med Ankomst hid den 19de September.

Citanten er fremdeles ansat paa Kutteren.

Retten finder efter det foreliggende at maatte gaa ud fra, at det har været Hensigten at forhyre Citanten til at gjøre Tjeneste ombord paa engang som Matros og Fisker, og gaar ogsaa en af Kutterens forhenværende Fører afgiven Erklæring ud herpaa. Da Sagen her gjælder Spørgsmaalet om optjent Hyre, finder Retten, saaledes som Forholdet in casu har været, hvorefter samme formenes at maatte ansees at henhøre under Sjøfartslovens Bestemmelser, ikke at kunne tage Indstævntes Afvisningspaastand tilfølge.

At Sjøfartslovens Bestemmelser er ligesaa anvendelige paa Fartøier, der driver Fiskeri, som paa Fartøier, der driver Fragtfart eller anden dermed ligestillet Fragt, fremgaar til Overflod af § 1 i Lov om Skibsmandskabers Mønstring m. v. af 29de Juni 1888, cfr. hermed Høiesterets Kjendelse af 18de April 1900, Retstd. 1900 Pag. 486, ligesom den Omstændighed, at Citanten ikke har været paamønstret, formenes ingen Betydning at have i nærværende Tilfælde.

Thi eragtes:

Indstævntes Afvisningspaastand tages ikke tilfølge. Sagen udstaar for Indstævnte til 20de Januar førstk.

4de Januar 1902.

L. Bade
kst.

Enig med Førstvoterende.

W. Grønstad.

Ligesaa.
8de Januar 1902. *M. Saxlund.*

4.

Danmarks Høiesterets Dom den 14de Januar 1902.

Kjøbmand Lauritz Andersen
(Høiesteretssagfører P. G. C. Jensen)

mod

Skipper R. C. Pedersen
(Høiesteretsadvokat A. Hindenburg).

En Skipper sagsøges til Erstatning, fordi han efter Citantens Paastand havde undladt at opfylde et indgaaet Certeparti. Skipperen havde strax ved Modtagelsen sendt Certepartiet tilbage til det Mæglerfirma i Kjøbenhavn, der havde undertegnet det paa begge Parters Vegne, idet han paastod, at det indeholdt en Klausul, som var i Strid med Aftalen med den Betjent paa Mæglerfirmaets Kontor, som han havde forhandlet med. Saavel Sø- og Handelsretten som Høiesteret frikjendte Skipperen, fordi det ikke mod hans Benægtelse var bevist, at han havde godkjendt den omstridte Klausul. Den Omstændighed, at ingen af de to autoriserede Mæglere, der er Indehavere af bemeldte Mæglerfirma, havde været tilstede under Forhandlingerne med Indstævnte, maatte antages at bevirke, at Certepartiets Indførelse i den autoriserede Mæglerprotokol ikke kunde tillægges den ellers ved *Forordningen af 22de Decbr. 1808 § 8* hjemlede Beviskraft.

Efter den indankede Domsafsigelse er det oplyst, at der i den for Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe autoriserede Protokol under 29de Juni 1900 er indført det væsentlige Indhold af Certepartiet.

Selv om nu Bestemmelsen i Forordning 22de Decbr. 1808 § 6 maatte kunne ansees for fyldestgjort ved denne Indførsel, maa

dog den Omstændighed, at, som i Dommen anført, ingen af de to autoriserede Mæglere, der ere Indehavere af ovennævnte Firma, selv har forhandlet eller endog blot været til Stede ved Afslutningen af Forhandlingen med Indstævnte medføre, at den omhandlede Indførsel i Protokollen og det i Overensstemmelse med det udfærdigede Certeparti i Henhold til ommeldte Forordnings § 8 ikke kan have den Beviskraft, som vilde tilkomme disse Documenter, saafremt de vare et Udtryk for en til en autoriseret Mægler afgiven Erklæring.

Da Appellanten ikke iøvrigt har bevist den omstridte Clausuls Rigtighed og da Indstævnte maa ansees efter Omstændighederne rettelig at have protesteret, vil Appellantens principale Paastand, at Indstævnte dømmes til at betale Appellanten 504 Kroner 27 Øre med Renter, ikke kunne tages til Følge.

Forsaavidt Appellanten, der efter Dommens Afsigelse har ført den paa Firmaets Contor ansatte Person, som forhandlede med Indstævnte, som Vidne, her for Retten har nedlagt den subsidiære Paastand, at Sagens Udfald gøres afhængigt af Indstævntes Ed, findes der efter Omstændighederne heller ikke tilstrækkelig Føje til at give denne Paastand Medhold. Dommen vil herefter være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale Indstævnte med 300 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Kjøbmand Lauritz Andersen, til Indstævnte, Skipper R. C. Pedersen, med 300 Kroner. Saa betaler Appellanten og til Justitskassen 10 Kroner.

Sø- og Handelsrettens Dom er saalydende:

Under nærværende, ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething anlagte Sag har Kjøbmand Lauritz Andersen i Odense anbragt, at Indstævnte: Fører og Ejer af Galease „August“ R. C. Pedersen af Græsvænge ved Marstal retstridig har vægret sig ved at opfylde et den 29de Juni 1900 ved Mægler mellem dem sluttet Certeparti, hvorefter denne skulde i sit nævnte Skib, der var opgivet til ca. 190 Tons dw., i Bridgeness i Skotland indtage en Ladning Kul og bringe den til Odense, og derved har tvunget ham til i Stedet at fragte et andet, lidt mindre Skib til en højere Pris, hvad der havde medført foruden Tab af Avance en Merudgift for ham af £ 25.17.9 eller, til Kurs af 18.22, af 471 Kr. 67 Øre, foruden en Udgift af 32 Kr.

60 Øre til en Notarialbeskikkelse, og Sagsøgeren har derfor paastaaet sig tilkjendt hos Indstævnte 504 Kr. 27 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 21de November 1900, foruden skadesløse Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han har benægtet, at der var sluttet noget ham forpligtende Certeparti; subsidiært har han paastaaet Erstatningskravet nedsat med 41 Kr. 23 Øre, da hans Skib ikke kunde rumme en saa stor Ladning, som Certepartiet gik ud fra.

Under Sagen er det givet, at Indstævnte, som paa Rejse østfra til Boness i Skotland kom ind her for en enkelt Dag: den 28de Juni f. A., da ved Firetiden personlig henvendte sig paa et herværende Skibsmæglerkontor, hvor han kun traf en dersteds ansat Person, med hvem han saa indledede en Forhandling om Muligheden af at sikre ham en Befragtning fra Boness, hvilken Forhandling dog blev uden Resultat, men efter Aftale skulde fortsættes igen Kl. 7, og givet er det ogsaa, at Indstævnte da kom igen og paany kun traf den ovennævnte Person og forhandlede med denne. Det er derhos endvidere givet, at den ommeldte Person under begge Samtaler sagde, at han mulig kunde skaffe Indstævnte en Befragtning med Kul fra Bridgeness til Odense for Sagsøgeren, hvem han skal have omtalt som sin Slægtning, i det hele paa samme Vilkaar, hvorpaa denne forinden havde fragtet et andet Skib med Kul fra Bridgeness, nemlig 9 s pr. Keel med Tillæg af en Gratifikation af 2 s, idet Certepartiet om denne Befragtning samtidig blev forevist for Indstævnte, og idet det tilføjedes, at endelig Besked fra Odense dog først kunde skaffes næste Dag. Men Indstævnte har i Forbindelse dermed udtrykkelig udsagt og fastholdt, at han, der af dette Certeparti saa, at det omtalte Skib var fragtet til at laste i „regular colliery turn", bestemt og gentagende erklærede, at, medens Certepartiet iøvrigt var godt, vilde han slet ikke gaa ind paa at laste i „colliery turn", men kun i et Antal af forud bestemt fastsatte Ladedage, og at han vel ved sin Bortgang sagde, at man, hvis Befragteren gik ind derpaa, kunde sende ham et Certeparti til Boness som det omhandlede paa Kul fra Bridgeness, men kun med fast Dageantal for Indladningen. Den paagældende Person har derimod i en af ham afgiven Erklæring bestemt udtalt, at Lastnings- og Losningstid aldeles ikke blev nævnt under Forhandlingerne og altsaa heller ikke „colliery turn", og at Indstævnte overhovedet ikke fremkom med nogen Bemærkning mod Befragtningsvilkaarene i det foreviste tidligere Certeparti, men kun først nærede nogen Betænkelighed ved i det hele at gaa til Bridgeness, fordi han ikke forinden kendte denne Havn, en Betænkelighed som Indstævnte dog opgav, saaledes at han ved sin Bortgang ubetinget bemyndigede ham (den omtalte Person) til at slutte en Fragt som den foreslaaede, hvis Sagsøgeren vilde gaa ind derpaa. Overensstemmende dermed blev der, da Sagsøgeren samtykkede, den 29de Juni ved Benyttelse af en trykt engelsk Formular affattet det Certeparti, der ligger til Grund for Sagen, og om hvilket det er givet, at det, fraregnet hvad der angik Skibenes Størrelse, var nøje stemmende med det under Forhandlingerne foreviste. Formularen til det nævnte Certeparti var foroven tilvenstre forsynet med Stempel:

„Petersen, Møller & Hoppe".
„Established" (ɔ: oprettet) „1832".
„Sworn Shipbrokers" (ɔ: edsvorne Skibsmæglere)
og blev underskrevet: „Petersen, Møller & Hoppe".

Den 30te Juni f. A. afsendtes dette Certeparti til Boness til Indstævnte, som modtog det efter sin Ankomst dertil (— Ankomstdagen er uomtalt —), men ved Skrivelse af 10de Juli, samtidig med at erkende Modtagelsen, tilbagesendte det til „Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe" med Bemærkning, at han ved Eftersyn fandt, at det ikke, som af ham forlangt, indeholdt Lastedage, samt at han ikke paa nogen Maade kunde gaa ind paa „regular colliery turn", som deri indført, da det i Bridgeness vilde tage ca. 3 à 4 Uger. „Petersen, Møller & Hoppe" telegraferede umiddelbart efter Tilbagekomsten af Certepartiet, samtidig med at underrette Sagsøgeren derom, den 13de Juli til Indstævnte, at Certepartiet var i Orden og Annullation umulig, og tilskrev ham samme Dag et Brev, hvori de bestred hans Ret til at annullere og derfor atter sendte ham Certepartiet, idet de benægtede, at han havde betinget sig faste Lastedage, hvilket aldrig indrømmedes fra Bridgeness, samt fremhævede, at Certepartiet ganske stemmede med det ham ved hans Nærværelse her foreviste, paa hvis Betingelser han havde bemyndiget dem til „at slutte August", hvorfor de ogsaa erklærede, at han maatte bære Ansvaret, hvis han ikke efterkom Certepartiet, hvad han dog paany vægrede sig ved i en Skrivelse til dem, formentlig den 17de Juli, hvormed han for 2den Gang tilbagesendte dette, og hvori han fastholdt sin Paastand samt bemærkede, at han nu havde fragtet „August" til Issefjorden. Det var efter Skibets Ankomst dertil, at Sagsøgeren lod foretage den ovenfor nævnte Notarialbeskikkelse for Indstævnte, hvorved han paany opfordrede denne til at opfylde det omtvistede Certeparti, idet han erklærede i modsat Fald at ville fragte et andet Skib for Indstævntes Regning, og, da denne paany vægrede sig, fragtede Sagsøgeren et Skib til i Bridgeness i „regular colliery turn" at indtage Kul til en Fragt af 12 £ pr. Keel + 1 £'s Gratifikation, hvorved det den 21de November f. A. paastævnte Erstatningsbeløb fremkom.

Under Sagen er det af Sagsøgeren hævdet, at han, som aldeles ikke havde haft Del i de Forhandlinger, der førtes med Indstævnte, inden Certepartiet oprettedes, men som den 29de Juni pr. Telefon havde bemyndiget de paagjældende Mæglere til at fragte Indstævntes Skib netop paa de i Certepartiet indførte Betingelser, og som derefter fra dem havde modtaget det behørig udfærdigede og af Mæglerne egenhændig underskrevne Certeparti allerede i Henhold til § 10 i Mæglerforordningen for Kjøbenhavn af 22de December 1808 uden videre maatte være berettiget til at kræve dette opfyldt af Indstævnte, og at det i ethvert Fald maatte være dennes Sag at bevise, at Mæglerne ved at udfærdige Certepartiet havde handlet i Strid med den dem af ham givne Fuldmagt — i hvilket Tilfælde han iøvrigt kun kunde holde sig til dem for Følgerne deraf —, samt at Indstævnte i Virkeligheden slet intet har godtgjort om, at han havde begrænset sin Fuldmagt til at slutte Certepartiet paa den af ham angivne Maade.

Deri findes der imidlertid ikke at kunne gives Sagsøgeren Medhold.

Foreløbig bemærkes, at, ganske bortset fra, om det omtalte Certeparti maatte være behørig indført i en autoriseret Mæglerprotokol, jfr. Mæglerforordningens § 6, hvorom intet foreligger, kan det i alt Fald ikke anses for

uden videre g i v e t, at det er egenhændig underskrevet af nogen autoriseret Skibsmægler, da Navnet paa en saadan ikke indeholdes i Underskriften paa samme. Vel maa det nemlig anses for givet, at der i sin Tid har existeret tre Skibsmæglere af Navnene Petersen, Møller og Hoppe, der i alt Fald delvis drev deres Virksomhed i Fællig, og at der, da Firmaloven af 23de Januar 1862 var udkommen, blev indregistreret et Skibsmæglerfirma under Navnene „Petersen, Møller & Hoppe", men ligesom det er givet, at denne Registrering ganske bortfaldt, da Firmaloven af 1ste Marts 1889 helt afskar Registrering af Mæglervirksomhed og Mæglerfirma, saaledes er det ogsaa givet, at ingen af de to autoriserede Skibsmæglere, der nu faktisk i alt Fald delvis drive deres Virksomhed i Fællig netop under den anførte Navnebetegnelse, selv bærer noget af de paagældende tre Navne, og det er altsaa givet, at det ikke af Underskriften kan ses, hvem af de omtalte to Mæglere der maatte have haft med Certepartiet at gjøre og underskrevet samme, hvad der maa antages ifølge Mæglerforordningens § 10 netop at kunne fordres at fremgaa af Certepartiet. Men dertil kommer, at det, af hvad der foreligger, fremgaar, at ingen af de to Mæglere selv har forhandlet med Indstævnte, og at altsaa ingen af dem personlig kan indestaa for, at han har givet fornøden Fuldmagt til at afslutte det omtvistede Certeparti. Der foreligger i saa Henseende i i Virkeligheden slet intet ud over den ovenfor gengivne Erklæring fra den Person paa deres Kontor, der alene forhandlede med Indstævnte, og ligesom han slet ikke er ført som Vidne under Sagen, saaledes foreligger der iøvrigt intet — ganske bortset fra hans mulige Slægtskabsforhold til Sagsøgeren —, der kan medføre, at der bliver at tillægge samme større Betydning end Indstævntes i bestemt Modstrid dermed staaende Paastand. Idet det derfor kun endnu skal bemærkes, at Indstævnte maa antages i Virkeligheden strax, da han fik Certepartiet, at have gjort Indsigelse derimod og annulleret samme, og at dette ligeledes strax blev meddelt Sagsøgeren, findes Indstævnte i Henhold til det anførte at burde frifindes, saaledes at Sagsøgeren godtgør ham Sagens Omkostninger med 70 Kroner.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

T h i k e n d e s f o r R e t:

Indstævnte: Skipper R. C. Pedersen i Græsvænge ved Marstal bør for Tiltale af Sagsøgeren: Kjøbmand Lauritz Andersen i Odense i denne Sag fri at være. Sagsøgeren bør betale Indstævnte 70 Kroner i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

5.

Kjendelse

afsagt 17de Februar 1902 af den permanente Voldgiftskomité i Kjøbenhavn til Afgjørelse af Stridigheder under Maanedscertepartier.

Philip Jørgensen, Thurø

mod

P. J. Thorsteinsson & Co., Kjøbenhavn.

Et Skib befragtes saaledes, at det indenfor et nærmere fastsat Tidsrum skal forblive til Befragternes Disposition paa Island. Expederes det derfra efter 30te Septbr. betaler Befragterne Kr. 40,00 pr. Dag i Liggedagspenge. Fragten er fastsat til et vist Beløb pr. netto Register Ton. Paa Reisen til Island lider Skibet Havari, hvorved det forsinkes ialt 59 Dage. Det expederes sidste Gang fra Island den 6te Novbr. Befragteren nægter at betale Liggedagspenge, men dømmes dertil af Komitéen, som dog samtidig frakjender Rederen Fragt for de 59 Dage, beregnet proportionsvis efter Fragten for den hele Tid, idet Komitéen udtaler, at det maa ansees som en naturlig Betingelse for Kontrakten, at Skibet virkelig er til Befragternes Disposition.

Nærværende Disput er af Parterne Skibsrheder Philip Jørgensen af Thurø og Firmaet P. J. Thorsteinsson & Co. af Kjøbenhavn indanket for undertegnede Voldgiftskomité.

Sagens faktiske Omstændigheder ere følgende:

Ved Certeparti af 28de Februar 1901 fragtede Thorsteinsson & Co. af Jørgensen Skonnerten „Hans Emil“ $92^{80}/_{100}$ Reg. Tons netto, saaledes at dette Skib senest 20de Marts s. A. skulde være ladefærdigt i Kjøbenhavn, der indtage Ladning, afgaa til Island, hvor Skibet forbliver til *Befragternes Disposition* til Transport og eller Speculationsfart paa Island indenfor visse Grændser, eller til Mellemture til United Kingdom, Norge eller Kjøbenhavn og Retur til Island, hvorfra Skibet dog skulde være expederet sidste Gang den 30te September 1901 til god og sikker Havn efter nærmere angivne Regler.

I Fragt skulde der betales 65 Kroner pr. netto Reg. Ton, hvis expederet sidste Gang fra Island efter den 31te August, men senest den 15de September, og 70 Kr. pr. netto Reg. Ton, hvis expederet fra Island sidste Gang efter den 15de September, men senest den 30te September.

Endvidere er det i Certepartiet bestemt, at hvis Skibet sidste Gang expederes efter 30te September, skal der betales 40 Kr. i Overliggedagsgodtgjørelse for hver overskydende Dag, og at Befragterne godtgjør Skibet Tillægspræmien efter Svendborg Søassurances Love for Ophold i Island efter den 31te August, alt efter Skibets Assuranceværdi.

„Hans Emil" led paa en Reise fra Norge til Island Havari, saa den blev forladt i Søen mellem Færøerne og Island den 19de Juli 1901.

Den blev senere indbjerget til Aberdeen og repareret og klar til Afgang derfra den 16de September; den expederedes sidste Gang fra Island den 6te November 1901 og den var endelig udlosset efter Returrejsen den 4de December s. A.

Efter et af Befragterne fremlagt Fragtopgjør mener de kun at skylde Rederiet 2890 Kr. 74 Øre til Rest i Henhold til fornævnte Certeparti.

Denne Opgørelse har Rederiet ikke villet anerkende, idet det mener at have tilgode i Henhold til fremlagt Fragtopgjørelse 5606 Kr. 74 Øre.

Differencen hidrører derfra,

1)	at Befragterne have debiteret Skibet for 2 % Extrapræmie af Returlasten	Kr.	484.00
2)	at de kun have crediteret Skibets Fragt efter 65 Kr. pr. Reg. Ton i Stedet for efter 70 Kr. Forskjellen udgør	„	464.00
3)	at de ikke have crediteret Skibet for 37 Overliggedage	„	1480.00
4)	at de kun have crediteret Skibet ½ % Extrapræmie i Stedet for 2 %, Forskellen udgør. .	„	288.00
		Kr.	2716.00

Til Grund for disse Poster ligger den Betragtning, at „Hans Emil" har været under Havari i 59 Dage, og vilde have været expederet sidste Gang fra Island saa mange Dage tidligere, hvis Havari ikke var indtraadt.

Hvad disse Poster og den anførte Betragtning angaar, formener Komiteen, at det i Disput værende Certeparti paa flere Punkter er uklart og navnlig lider af den store Mangel, at der

ingen udtrykkelig Bestemmelse findes om, hvad der skal gælde i et Tilfælde som det heromhandlede, men Komiteen maa udtale, at det aabenbart er urigtigt, som paastaaet af Befragterne, at det afgørende skal være, om Afgangen fra Island er forsinket ved Befragternes Dispositioner.

Hvis „Hans Emil" var bleven opholdt ved Storme, vilde saadant ikke være paa Grund af Befragternes Dispositioner, og dog maatte de betale 40 Kr. pr. Dag.

Det samme maa under Certepartiets Tavshed gælde om Havari-Forsinkelse, saa meget mere som Befragterne fastholde Ordren om yderligere Rejse.

Komitéen formener derfor, at Rederiet har Krav paa de paastaaede 484 Kr. + 464 Kr. + 1480 Kr. + 288 Kr.

Paa den anden Side maa det anses for en naturlig og retfærdig Betingelse for Kontrakten, at „Hans Emil" virkelig er til Befragternes Disposition, hvad den jo ikke har været, saalænge den var under Havari.

Som Følge heraf vil der i det Beløb, der efter foranstaaende tilkommer Rederiet, nemlig:

1)	Saldo efter Befragternes Opgjørelse . .	Kr.	2890.74
2)	Overliggedagsgodtgørelse	„	1480.00
3)	Fejlagtig debiteret Extrapræmie for Ladning	„	484.00
4)	Fragtforskel	„	464.00
5)	1½ % yderligere Extrapræmie til Svendborg Søassurance	„	288.00
	ialt	Kr.	5606.74

være at fradrage beregnet Fragt for 59 Dage.

Til Udfindelse af denne bemærkes, at „Hans Emil" var til Disposition fra 20de Marts til 4de December = 260 Dage.

Den samlede Fragt var 6496 Kr. + Overliggedagsgodtgørelse 1480 Kr. = 7976 Kr.

1 Dag herefter 30 Kr. 67.69. 59 Dage	1808	Kr.	94 Øre.
I fornævnte samlede Beløb	5605	„	74 „
vil saaledes være at fradrage	1808	„	94 „
saaledes at Saldoen bliver.	3796	Kr.	80 Øre.

Det findes rigtigt, at Befragterne svare Renter à 5 % p. a. af dette Beløb fra 4de Januar 1902, den Dag, Sagen indbragtes for Komiteen.

Omkostningerne deles.

Endnu bemærkes, at Befragterne i Fragt af Tømmer og Brædder fra Liverpool til Aalborg, vil have at betale 30 Shillings.

Thi kendes for Ret:

Firmaet P. J. Thorsteinsson & Co. i København bør til Skibsrheder Philip Jørgensen af Thurø betale 3796 Kr. 80 Øre, med Renter à 5 % p. a. fra 4de Januar 1902 til Betaling sker, samt 30 Shillings.

Voldgiftsomkostningerne 90 Kr., betaler P. J. Thorsteinsson & Co. og Philip Jørgensen med Halvdelen hver.

København den 17de Februar 1902.

William Callesen. *Axel Damm.* *D. Torm.*

6.

Danmarks Høiesterets Dom den 10de Februar 1902.

Føreren af Dampskibet „Bavaria" af Swinemünde, Kaptajn F. Joerck.
(Høiesteretssagfører F. Asmussen)

mod

Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise
(Høiesteretssagfører L. Arntzen.)

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 21, S. 329 refererede Dom angaaende Bjergeløn stadfæstes af Høiesteret.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde vil den efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 400 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Fører af Dampskibet „Bavaria", Kaptajn F. Joerck, til Indstævnte, Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise" med 400 Kroner. Saa betaler Appellanten og til Justitskassen 10 Kr.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

I Juli 1900 udkom:

„Befragtningsklausuler og Havarier", Haandbog, udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Bestyreren, *Johs. Jantzen*, cand. jur., med Bistand af Advokat *Carl Lundh*, Christiania, og Formanden i Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, Skibsreder *D. Torm*, Kjøbenhavn.

En svensk Udgave ved Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, er senere udkommen.

Bogen har hos alle Skibsfartsinteresserede faaet en meget velvillig Modtagelse og vundet megen Anerkjendelse.

Bogen faaes hos de fleste af Foreningens Agenter i Skandinavien samt ved Henvendelse til Foreningens Kontor, Kirkegaden 5, Christiania, eller for den svenske Udgaves Vedkommende hos Herr Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm.

Bogen omfatter ca. 250 Sider 8vo. Prisen er Kr. 5.00 pr. Exemplar indbundet.

---

*Indhold: 1. **Danmarks Højesteret:** Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab mod Føreren af S/S „Isle of Kent". — 2. **Bergens Sjøret:** Viar G. Fjære mod Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab. — 3. **Christiania Sjøret:** Matros Sverre Olsen mod D. V. Blaauw. — 4. **Danmarks Højesteret:** Kjøbmand Lauritz Andersen mod Skipper R. C. Pedersen. — 5. **Den permanente Voldgiftskomité i Kjøbenhavn:** Philip Jørgensen mod P. J. Thorsteinsson & Co. — 6. **Danmarks Højesteret:** Føreren af S/S „Bavaria" mod Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Lantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2—3	Aargang III	1902

7.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn d. 12te Febr. 1902.

Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs-Selskab"
(Overretssagfører L. Simonsen)

mod

Handelsfirmaet Vilh. Petersen & Co.
(Højesteretssagfører Shaw.)

Et Parti Hvede kjøbes paa Betingelse af Afskibning i December Maaned. Det leveres i December Rederiets Expeditører til Afskibning, men afskibes først i Januar. Der udstedes intet Konnossement, men derimod et Dokument, undertegnet af Expeditøren og dateret 31te Decbr., ifølge hvilket Varen var modtaget for at transporteres. Dette Dokument indløses af Kjøberne, som imidlertid tilbageholder en Del af Fragten til Dækning af Tab, som de paastod at have lidt derved, at de ved hint Dokument var blevne forledet til at tro, at Afskibningen havde været rettidig. Retten finder imidlertid, at det nævnte Dokument efter sit Indhold ikke kunde skuffe dem i saa Henseende og dømmer dem til at betale Fragtbalancen.

Under nærværende af Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs-Selskab" mod Handelsfirmaet Vilh. Petersen & Co. anlagte Sag er det uomtvistet mellem Parterne, at det indstævnte Firma havde købt af et Firma Walden & Benham i New York et Parti Manitoba Hvede paa 500 Quarters (ɔ: 4 000 bushels) cif

her, at afskibe i December Maaned 1898 og at betale mod Udlevering af Konnossement gjennem en Bank i London, hos hvilken det indstævnte Firma gjennem en Bank her foranstaltede Remburs aabnet, idet Firmaet samtidig indtrængende vil have anmodet Banken om at paase, at der kun blev honoreret rent Konnossement: December Afskibning pr. Damper „Hekla". Det er derhos givet, at det nævnte Parti Hvede blev afskibet den 6te Januar 1899 med den „Det forenede Dampskibs-Selskab" tilhørende, først den 4de s. M. til New York ankomne Damper „Hekla". Det er endvidere givet, at, medens der ikke efter Indskibningen fra Skibets Side blev udfærdiget nogetsomhelst Dokument angaaende det saaledes indtagne Hvedeparti, var der derimod af „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Agenter i New York: Funch, Edye & Co. blevet udfærdiget i 2 Exemplarer, et den 31te December 1898 dateret, af dem underskrevet Dokument om det paagældende Hvedeparti, af hvilke det ene Exemplar af Firmaet Walden & Benham blev afsendt til England, hvor det blev indløst af den omtalte Bank i London, og at dette derefter blev indfriet af det indstævnte Firma her, som dog samtidig (den 21de Januar 1899) til den ligeledes omtalte Bank her udtalte, at Firmaet ikke var *pligtigt* at indfri samme, da Banken i London havde begaaet en Fejl ved at indløse det.

Det omhandlede Dokument, der var udfærdiget ved Udfyldning af en trykt engelsk Blanket, indrettet for „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Amerika Linie til New York, i hvilken den maa antages da sædvanlig at være bleven brugt, havde et almindeligt Konnossements Form og indeholdt en Række af de sædvanlige Konnossementsklausuler, i hvilke Dokumentet derhos flere Gange ligesom i et Par Slutningsbestemmelser, hvorved bl. a. baade Afladeren og Modtageren af Godset erklæredes bundne ved alle disse, udtrykkelig var betegnet som: „Konnossement" (— „bill of lading" —). Første Stykke af Dokumentet lød imidlertid saaledes: „Received in — good order — from Walden & Benham to be transported by the good Steamship Hekla, now bound to": — De to trykte Ord her i Blanketten lød saaledes: „laying at", o: liggende i, men vare overstregne og erstattede med Skrift som anført — „the port of New York and bound for — Copenhagen —, or in and upon the following steamer of the line — 3978 bushels — Manitoba wheat — — and to be delivered — — at Copenhagen — — unto order — — paying freight — — at the rate of 4 shill. 6 d. pr. 480 lbs. —" eller,

oversat paa dansk, „Modtaget i — god Orden — fra Walden & Benham for at transporteres af det gode Dampskib Hekla, der nu er bestemt til New York og derfra skal afgaa til — København — eller i og med den følgende af Dampskibsliniens Dampere — 3978 bushels — Manitoba Hvede — — og for at afleveres i København — — til Ordre — mod Betaling af Fragt — med 4 shill. 6 d. pr. 480 lbs. —".

Ved Dampskibet „Hekla"s Ankomst hertil bl. a. med det nævnte Parti Hvede modtog det indstævnte Firma samme, men betalte af den derfor krævede Fragt paa 2039 Kr. 56 Øre kun 1500 Kr. og tilbageholdt de øvrige 539 Kr. 56 Øre som en Firmaet tilkommende Godtgørelse for Tab og Udgifter, der vare blevne paaførte samme ved, at Hvedepartiet ikke var blevet afskibet i December 1898.

Som Følge deraf anlagde „Det forenede Dampskibs-Selskab", efter at der først underhaanden havde været ført frugtesløse Forhandlinger, nærværende Sag, hvorunder Selskabet har paastaaet det indstævnte Firma dømt til at betale de nævnte 539 Kr. 56 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 12te Juni 1900 foruden Sagens Omkostninger skadesløst. Firmaet har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Proceduren have Sagsøgerne for at afkorte denne, uden at erkende Rigtigheden af de enkelte Poster, hvorved det af de Indstævnte hævdede Godtgørelseskrav er fremkommet, frafaldet Indsigelse mod, at det samlede Beløb af disse Poster lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse, saa at Kravet enten helt anerkendes eller helt forkastes. De Indstævnte, der oprindelig havde anbragt, at Sagsøgernes Agenter, da de udstedte det den 31te December 1898 daterede Dokument, vare bekendte med, at Firmaet Walden & Benham ønskede det udstedt saaledes, for at de derved kunde blive i Stand til at faa Hvedepartiet modtaget af de Indstævnte, uagtet det i Strid med Handelen derom ikke blev afskibet før i Januar 1899, have omvendt over for Sagsøgernes absolute Benægtelse af Rigtigheden af dette Anbringende og af, at de skulde have haft nogen Anelse om, at det var Afladernes Hensigt at benytte Dokumentet til urigtigen at give det Udseende af, at Hvedepartiet var blevet afskibet i December 1898, under den mundtlige Procedure undladt at fastholde Rigtigheden af det nævnte Anbringende, for hvilket der heller ikke er fremkommet noget Bevisdatum, og der bliver derhos efter Proceduren ved Sagens Paadømmelse tillige at gaa ud

fra, at Sagsøgernes Agenter virkelig havde modtaget Hvedepartiet som anbragt, da Dokumentet af 31te December 1898 blev udstedt.

De Indstævnte have imidlertid gjort gældende, at Sagsøgerne ikke desto mindre maa bære Ansvaret for det Tab m. m., der blev dem tilføjet ved den urigtige Afskibning, og de have i saa Henseende navnlig fremhævet, at Dokumentet af 31te December 1898 ikke blot, som anført, betegnede sig som, men ogsaa var et Konnossement, udstedt for at tjene som et saadant Omsætningspapir, at det udtrykkelig i *Sølovens § 133* er forbudt at udstede Konnossement for Gods, som endnu ikke er indladet, og at Sagsøgerne ikke have kunnet frigøre sig for det Ansvar, som maa følge af, at de ikke desto mindre have ladet udfærdige et Konnossement som det her omhandlede, der faktisk er dateret tidligere, end Indladningen er foregaaet, blot derved at de have givet sammes Begyndelse en saadan Affattelse som den ovenfor anførte — i Lighed med, hvad man flere Steder i Udlandet har forsøgt med de saakaldte „Received for shipment" Konnossementer —, idet Sagsøgerne paa Forhaand bør have været klare over, at de derved medvirkede til, at Modtagerne af saadanne Dokumenter bleve skuffede.

Trods det saaledes anførte findes de Indstævnte dog at maatte dømmes til at betale det paastævnte Beløb med Renter og Omkostninger. Ganske bortseet fra, hvilke Virkninger det i det enkelte Tilfælde i forskjellige Retninger maatte faa, at der udstedes egentlige Konnossementer for endnu ikke indladede Varer, hvad der ikke findes Anledning til at komme ind paa, og idet det derhos bemærkes, at det ikke er paabudt, at der overhovedet *skal* udstedes Konnossementer for Varer, der aflades, maa Retten nemlig være af den Mening, at det foreliggende Dokument i alt Fald ikke kan siges at være eller at have udgivet sig for at være noget egentligt Konnossement, da dets indledende, ovenfor citerede Hovedbestemmelse, næst kun at udtale, at Varerne var modtagne for at afskibes (— „received to be transported" —), netop udtrykkelig anførte, baade at det Skib, hvormed de tilsigtedes afskibede, slet ikke endnu var ankommet, saa at Dateringen ikke kunde betyde Afskibningsdatoen, og at Dampskibslinien skulde være berettiget til først at befordre Varerne med det følgende Ruteskib, og det kan ikke medføre nogen Forandring deri, at Dokumentet i det efterfølgende havde — som en, omend lidet heldig og lidet klar Arv og Rest

(Supplement) fra de egentlige Konnossementer — beholdt dels disses Betegnelse, dels forskjellige af deres sædvanlige Klausuler. Det findes dernæst heller ikke at kunne siges, at der iøvrigt fra Sagsøgernes Side er foretaget noget, hvorved de burde forudse, at de Indstævnte let vilde blive skuffede, men det findes tværtimod at maatte falde disse, eventuelt deres Repræsentanter, til hvilke de i saa Fald maatte holde sig, til Last, at de ere gaaede ud fra, at det indløste Dokument var et egentligt Konnossement, og at de derved maatte have lidt Tab.

Sagens Omkostninger fastsættes til 200 Kr.

Da det omhandlede Dokument ikke erkendes at være et egentligt Konnossement, vil Statskassens Ret være at forbeholde med Hensyn til dets Stempling. Iøvrigt foreligger der ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Handelsfirmaet Vilh. Petersen & Co. bør til Sagsøgerne Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs-Selskab" betale de paastævnte 539 Kr. 56 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 12te Juni 1900, til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 200 Kr.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til Stempling af det oven omhandlede Dokument af 31te December 1898.

8.

Christiania Sjøret den 24de Februar 1902.

Styrmand Nils Hjorth
(Advokat Nøstdal)

mod

Aktieselskabet Bark „Hermanos" ved dets bestyrende Reder H. N. Wiborg.
(O.R.Sagfører Anders Daae.)

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 91* om at Mandskabet kan afskediges mod at erholde Hyre til Afskeden, naar Reisen opgives paa Grund af Skade, som gjør Skibet udygtigt til Reisen, gjælder ikke, naar Skaden skyldes Skrøbelighed paa Grund af Ælde.

Ved Hyrekontrakt af 2den Mai 1901 blev Citanten i nærværende Sag Nils Fredrik Hjorth forhyret i Kristiania som Styr-

mand med Bark „Hermanos“ paa Reise fra Drøbak til England „og videre“ med en Hyre af 80 Kroner pr. Maaned. Efter først at have gjort en Reise til Liverpool og tilbage til Drøbak, medfulgte Styrmand Hjorth Fartøiet paa en Reise til Dunkerque med en Isladning med Afgang fra Sætre ved Kristianiafjorden 20de Juli og Ankomst til Dunkerque 3die August. Her blev Fartøiet efter tilendebragt Udlosning 22de August solgt til et fransk Rederi og Mandskabet afskediget og hjemsendt paa Bekostning af det ældre Rederi, af hvilket det har faaet udbetalt Hyre til Afskedigelsesdagen.

Da Styrmand Hjorth imidlertid mente, at han i Henhold til *Sjøfartslovens § 88, 1ste Passus* eller *§ 92, 1ste Passus*, yderligere havde Krav paa Hyre for en Maaned og derhos for den Tid, der udfordredes for at komme tilbage til Forhyringsstedet, saaledes som i Søfartslovens § 86 bestemt eller for ialt 1 Maaned + 5 Dage, hvilket Rederiet paa sin Side ikke ansaa sig forpligtet til at betale, har han ved Sjøretsstævning af 4de September 1901 sagsøgt Aktieselskabet Bark „Hermanos“ ved dets bestyrende Reder H. N. Wiborg og efter forgjæves Forligsmægling paastaaet Selskabet tilpligtet at betale ham Kr. 93.33 med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tilkjendelse af Forsvarsomkostninger, idet det gjøres gjældende, at det foreliggende Tilfælde indgaar under Sjøfartslovens § 91 eller at Bestemmelsen i § 92, 2det Passus analogisk maa komme til Anvendelse, da Fartøiet efter Ankomsten til Dunkerque angivelig ikke var i saadan Stand, at det forsvarlig igjen kunde sendes tilsjøs.

I sidste Retsmøde den 10de Februar, hvor Sagen blev optagen til Kjendelse eller Dom, begjærede Indstævnte efter i Retsmøde 3die Februar at have faaet 8 Dages Udsættelse til Imødegaaelse af Citantens da fremlagte Indlæg, hvormed tillige fremlagdes Bark „Hermanos“ Dagbog fra 1ste November 1900 til Fartøiets Salg, yderligere 14 Dages Udsættelse for at faa Anledning til at irettelægge Fartøiets ældre Dagbøger, hvorimod Citanten protesterede. Retten antager heller ikke, at disse Dagbøgers Fremlæggelse vil være af nogen Interesse for Sagen og finder derefter, at yderligere Udsættelse maa nægtes og Sagen saaledes blive at paadømme i Realiteten.

Der er ved de fremlagte Dagbøger samt fra Indstævntes Side ved fremlagte Breve og Erklæringer tilveiebragt forskjellige

Oplysninger til Bedømmelse af Fartøiets Tilstand og Sjødygtighed. Det fremgaar deraf og af hvad der forøvrigt foreligger, at Fartøiet var et gammelt Skib, som til forskjellige Tider led af Lækage og som i den senere Tid kun anvendtes paa kortere Reiser over Nordsjøen. Efter at Fartøiet i Begyndelsen af December 1900 var ankommet til Kristiania efter en Reise fra Hull og havde udlosset, blev det oplagt og gik først ud igjen i Mai 1901. Fartøiets Fører paa Reisen til Dunkerque har i en Erklæring af 11te Januar 1902 (Bilag 2, ad 9) udtalt, at Fartøiet, da det solgtes i Dunkerque, havde en betydelig Lækage, saaat der maatte en grundig og kostbar Reparation til for at kan kunde anse det forsvarligt for Liv og Eiendom at seile med det i dets daværende Forfatning i Høst- og Vintermaanederne. Fartøiets Mægler i Dunkerque har i en Erklæring af 9de Januar 1902 (Bilag 1, ad 9) udtalt, at Fartøiet var meget gammelt og i meget daarlig Tilstand. Det fremgaar af begge de nævnte Erklæringer, at Fartøiet blev solgt til Ophugning. Nogen formelig Kondemnation af Fartøiet fandt ikke forinden Sted. Det er forøvrigt paa det rene, at der ikke var tilstødt Fartøiet noget særligt Uheld paa dets sidste Reise. Det fremgaar ogsaa af Dagbogen, at Fartøiet under hele Overreisen holdtes læns.

Retten anser det lidet tvivlsomt, at det foreliggende Tilfælde ikke indgaar under Sjøfartslovens § 91, efter hvilket Mandskabet under de der nævnte Omstændigheder kan afskediges ved at erholde Hyre til Afskeden. Naar der i denne Paragraf bl. a. nævnes „Skade, som gjør Skibet udygtigt til Reisen", antoges derved ikke at være sigtet til en Skade, som uden noget ved en særlig Anledning tilstødt Uheld alene beror paa Fartøiets Skrøbelighed af Ælde. For saadan Skade er Rederiet ligeoverfor Mandskabet nærmest til at bære Ansvaret. Der findes i Virkeligheden ikke at være oplyst nogen Omstændighed indtraadt efter Fartøiets Afseiling paa dets sidste Reise, som ikke kunde have været forudseet af Rederiet som en naturlig Følge af Fartøiets almindelige Tilstand. Det maa da blive Rederiets Sag, at det har undladt ved Afseilingen at tage Forbehold om, at Fartøiet muligens ikke kom til at fortsætte videre efter Ankomsten til Bestemmelsesstedet. Herimod kan det ikke komme i Betragtning, at ogsaa Mandskabet maa have forstaaet, at Fartøiet var gammelt og i forskjellige Maader brøstfældigt og om det saaledes muligens kan have tænkt sig, at Fartøiet snart vilde have gjort sin sidste Reise. Det maa forøvrigt ogsaa her erindres, at det var i August

Maaned, at Fartøiet solgtes, medens det Aaret i Forveien havde gaaet over Nordsjøen i December. Naar Indstævnte ogsaa har paaberaabt Sjøfartslovens § 92 2det Passus, er det tilstrækkeligt at bemærke, at denne giver en speciel Bestemmelse for et ganske særeget Tilfælde og ikke antages at tilstede nogen analogisk Udvidelse til det foreliggende Tilfælde, ved hvilket det heller ikke findes ligeartet.

Idet Indstævnte saaledes ikke ansees at have været berettiget til at afskedige Citanten med Hyre alene til Afskeden, bliver det for Resultatet ligegyldigt, om man vil henføre Tilfældet under Sjøfartslovens § 88, 1ste Passus, eller § 92, 1ste Passus, idet Citanten i begge Tilfælde har Krav paa Hyre som paastaaet. Man skal dog bemærke, at Tilfældet findes rettest at henføres under sidstnævnte Bestemmelse. Indstævnte vil derefter blive tilpligtet at betale Citanten de paasøgte Kr. 93.33 med Renter, idet der mod Beløbets Størrelse siges speciel Indsigelse er reist, hvorhos Indstævnte antages at burde erstatte Citanten Sagens Omkostninger, som billiges med 60 Kroner.

Førstvoterende modtog Sagen 15de Februar.

Thi kjendes for Ret:

Aktieselskabet Bark „Hermanos“ ved dets bestyrende Reder H. N. Wiborg bør til Styrmand Nils Hjorth betale de paasøgte Kr. 93.33 — nitti tre Kroner treti tre Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 4de September 1901 til Betaling sker samt sexti — sexti — Kroner i Sagsomkostninger.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{20}/_{2}$ 1902. *M. Ebbell.*

Enig med Førstvoterende.
Christiania $^{24}/_{2}$ 1902. *Thomas Bech.*

$^{24}/_{2}$ 1902.
Ligesaa. *W. Grønstad.*

9.

Christiania Sjøret den 24de Februar 1902.

Johan Lie
(Advokat G. Blom)

mod

Continentale Versicherungsgesellschaft ved Konsul Conr. Boy.
(Advokat Rasch.)

En Ladning Fisk forsikres for en Reise med Seilfartøi gjennem den stedlige Agent for et Forsikringsselskab. Skib og Last forliser, men Selskabet nægter Erstatning, paastaaende bl. a., at Agenten ikke havde Fuldmagt til at overtage Risiko paa Seilfartøi, og at dette urigtig var opgivet at have Klasse A 2. Assurandøren kjendes imidlertid erstatningspligtig, idet Retten udtaler, at en Indskrænkning som nævnt i Agentens Fuldmagt ikke kan være bindende for godtroende Tredjemand, og at Klassebetegnelsen ganske vist ikke refererede til Ansættelse i Det norske Veritas, men kun til en privat Klassifikation, foranstaltet af en gjensidig Forening, hvilket imidlertid var overensstemmende med Kutyme, hvorom Agenten burde have skaffet sig Kundskab.

Ved Police af 31te Marts 1900 forsikrede Continentale Versicherungsgesellschaft i Mannheim gjennem en Agent i Stavanger for Johan Lie dersteds en Ladning Sild og Brisling, i Policen værdsat til 12 000 Kroner, under dens Forsendelse fra Stavanger til Narva med Slup „Cato". Fartøiet, der afseilede fra Stavanger 6te April, men derefter blev liggende for Modvind i Skudesneshavn til 16de April, forliste ved Grundstødning i Nærheden af Bestemmelsesstedet den 7de Mai, hvorved den væsentligste Del af Ladningen gik tabt eller beskadigedes. Ved foretaget Dispacheopgjør er Erstatningen for den tabte Ladning i Henhold til Policen beregnet til Kr. 10 919.30. Da Forsikringsselskabet har nægtet at betale, har Johan Lie ved Sjøretsstævning af 30te Oktober 1900, iretteført 28de Januar 1901, sagsøgt Selskabet ved dets Generalagent i Kristiania, Konsul G. Conr. Boy, og har efter forgjæves Forligsmægling paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale det nævnte Beløb Kr. 10 919.30 med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tilkjendelse af Forsvarsomkostninger. Det gjøres til Begrundelse heraf gjældende, at Policen efter Ordre fra den herværende Generalagent blev annulleret ved Erklæring fra Agenten i Stavanger til

Citanten forinden Fartøiets Afseiling fra Stavanger, hvortil Indstævnte mener, at Selskabet var berettiget, baade fordi Agenten i Stavanger var gaaet udenfor sin Kompetence ved at overtage Risiko paa Seilfartøi, og fordi det af Citanten feilagtig var opgivet, at Fartøiet havde Klasse A 2, hvilket Indstævnte mener blot kunde forstaaes som Klassifikation i Norsk Veritas, naar intet andet var sagt, medens det er paa det rene, at Fartøiet overhovedet ikke havde Klasse i Veritas og var klassificeret som anført alene efter en af Stavanger Søforsikringsselskab foranstaltet Besigtigelse i 1899 (se den under Thingsvidnet i Stavanger 17de Oktober 1901 fremlagte Erklæring herom). Endelig gjør Indstævnte gjældende, at Citanten selv tilsidst gik ind paa at lade Policen betragtes som annulleret.

Det er ved de under Sagen fremkomne Oplysninger paa det rene, at Indstævntes Agent i Stavanger efter som Svar paa sin Anmeldelse af Policen til den herværende Generalagent at have faaet Meddelelse om, at Selskabet ikke overtog Seilrisiko i de første Dage af April, medens Fartøiet endnu henlaa i Stavanger, gjorde gjentagne Henvendelser til Citanten for at faa Policen tilbage og herunder ogsaa stillede den betalte Præmie 120 Kroner til Disposition, uden at dog Citanten vilde indgaa herpaa. Citanten har i saa Henseende under Sagen oplyst, at Policen allerede samme Dag, den modtoges fra Agenten, var oversendt til hans Forretningsforbindelse paa Bestemmelsesstedet, hvortil Ladningen var solgt i fast Regning cif.

Retten kan for det første ikke finde det tvivlsomt, at Indstævnte ikke kunde ansees berettiget til at annullere Policen, fordi deres Agent muligens havde overskredet sin Kompetence ved at overtage Forsikring paa Seilrisiko. Den aabne Fuldmagt til at tegne Forsikringer, der indeholdes i selve Agentens Stilling som saadan, kan ikke med bindende Virkning for Trediemand, som dermed er ubekjendt, indskrænkes ved en saa særegen Begrænsning, hvorom der her er Tale. Har Agenten forsaavidt gaaet udenfor sin Fuldmagt, maa dette blive en Sag alene mellem ham og hans Selskab. Det kan heller ikke gjøre nogen Forskjel med Hensyn til sidstnævntes Adgang til at annullere Policen, at Fartøiet endnu ikke var afseilet, da Erklæringen om Policens Annullation afgaves, bortseet fra, at det efter de af Citanten meddelte Oplysninger er antageligt, at det da ikke længere stod i hans Magt at skaffe Policen tilbage.

Retten kan fremdeles ikke anse det godtgjort, at Citanten senere er indgaaet paa at lade Policen annullere. Vistnok har Agenten i Stavanger som 1ste Vidne under et dér den 11te April 1901 optaget Thingsvidne forklaret, at Citanten, medens Fartøiet endnu henlaa i Skudesneshavn, indgik paa at faa Policen tilbage fra Rusland og lade Ladningen assurere andensteds. Dette, der er benegtet af Citanten, findes dog seet i Forbindelse med Citantens tidligere bestemte Vægring ved at annullere Policen og efter de forøvrigt foreliggende Oplysninger saa lidet sandsynligt, at Retten maa antage, at her foreligger en eller anden Misforstaaelse fra Agentens Side.

Hvad endelig angaar den anden af de Grunde, hvorpaa Indstævnte har støttet sin paastaaede Berettigelse til at annullere Policen, nemlig Opgivendet om, at vedkommende Fartøi havde Klasse A 2, er det af Citanten for det første benægtet, at denne Oplysning, der findes indtagen i Policens Text, hidrører fra ham: Citantens Kontorist, der var den, der paa Citantens Vegne først henvendte sig til Indstævntes Agent om Tegning af den paagjældende Forsikring, har ogsaa som 3die Vidne under Thingsvidnet i Stavanger den 11te April 1901 forklaret, at han ikke har givet nogen Oplysning om Fartøiets Klasse, som han ikke havde noget Kjendskab til. Efter den af Agenten i Stavanger afgivne Vidneforklaring finder dog Retten at maatte antage, at at Agenten virkelig har faaet denne Oplysning fra Citantens Kontor ved personlig Henvendelse i Telefon, idet det ogsaa synes lidet sandsynligt, at han skulde have faaet Oplysningen fra nogen anden Kant. Antageligt er det da ogsaa, at det er Citanten selv, som har givet Oplysningen, i hvilken Henseende kan bemærkes, at Agenten har forklaret, at han tror, at det var Citanten selv, han da talede med i Telefonen, og at det heller ikke fra den anden Side er antydet, at Oplysningen, naar der først maa gaaes ud fra, at den skriver sig fra Citantens Kontor, kan hidrøre fra nogen anden end enten Citanten selv eller hans ovennævnte Kontorist. Idet man saaledes finder at maatte gaa ud fra, at Citanten er ansvarlig for den givne Oplysning, findes der dog forøvrigt Anledning til at bemærke, at det synes at have været en noget ubetryggende Maade, hvorpaa Agenten forskaffede sig den omhandlede Oplysning, naar den som nu under Sagen gjort gjældende var af en væsentlig Betydning for Forsikringens Overtagelse.

Idet det er paa det rene, at der fra Citantens Kontor ikke er opgivet, at det var i Norsk Veritas, at Fartøiet havde Klasse, hvilket ikke engang fra Indstævntes Side er paastaaet, bliver tilbage det Spørgsmaal, om Indstævntes Agent, naar der opgaves, at Fartøiet havde Klasse A 2, var berettiget til at gaa ud fra, at derved maatte være ment Norsk Veritas, naar intet andet samtidig blev sagt. Det er i saa Henseende under Sagen oplyst ved Erklæring fra Direktionen for Rennesø Skibsassuranceforening (Bilag 1, ad 5) og ved Erklæring af Forretningsføreren i Stavanger Søforsikringsselskab som 1ste Vidne under Thingsvidnet i Stavanger den 17de Oktober 1901, at det er almindeligt paa de Kanter af Landet, at Fartøier af ikke større Tonnage end det paagjældende, som er angivet at maale ca. 59 Registertons netto, ikke klassificeres i Veritas, men kun ved de forskjellige Assuranceforeningers egne Taxationsmænd, og at det er brugeligt, at de forskjellige Selskaber gjensidig godtager hverandres Taxationer. Ligeoverfor dette antages det ikke at kunne komme i afgjørende Betragtning i modsat Retning, at Indstævnte har fremlagt et Uddrag af Norsk Veritas' Register, der udviser en Række af Slupper og Jagter under 60 Registertons indmeldte i Tiden fra 1899 til 1901. Retten finder derefter, at det maa ansees som en Feil fra Agentens Side, hvorfor han og hans Selskab maa bære Ansvaret, om han paa Grund af Ubekjendtskab med eller Uopmærksomhed paa det anførte Forhold ved Smaafartøier paa de Kanter af Landet har undladt at forespørge, hvorvidt der var ment Veritasklasse. Det maa forøvrigt bemærkes, at der heller ikke i Policens Text er udtrykkelig anført, at Fartøiets Klasse A 2 forudsættes at være Veritasklassifikationens. Naar det endelig er anført, at Citanten ved den opgivne Præmies Størrelse, 1 %, paa sin Side burde have forstaaet, at Agenten var i en Vildfarelse, idet Citanten først skulde have forsøgt at faa Ladningen forsikret i Stavanger Søforsikringsselskab, hvor Præmien var opgivet til $2^{8}/_{10}$ %, er Sammenhængen hermed vistnok ikke helt oplyst, men synes det efter det foreliggende dog ikke, som om denne Forskjel har nogen Forbindelse med den Klassifikation, hvorfra Agenten er gaaet ud, men maaske snarere beror paa en anden Feiltagelse fra hans Side, jfr. den af 1ste Vidne under Thingsvidnet i Stavanger 17de Oktober 1901 afgivne Forklaring i Slutningen. Da Indstævnte saaledes maa ansees at have været uberettiget til at annullere Policen enten paa det ene eller det

andet Grundlag, vil Citanten eller nu hans Konkursbo blive at tilkjende det paasøgte Beløb med Renter, idet der ligeoverfor den foreliggende Erstatningsberegning ingen særlig Indsigelse er fremført.

Indstævnte antages derhos at burde erstatte Citanten Sagens Omkostninger, som billiges med 150 Kroner.

Førstvoterende modtog Sagen 1ste Februar.

Thi kjendes for Bet:

Continentale Versicherungsgesellschaft ved dets Generalagent Konsul G. Conrad Boy bør til Johan Lie eller nu hans Konkursbo betale de paasøgte Kr. 10 919.30 — ti Tusinde ni Hundrede nitten Kroner treti Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 30te Oktober 1900, til Betaling sker, samt 150 — et Hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{6}/_{2}$ 1902. *M. Ebbell.*

Enig $^{7}/_{2}$ 1902. *C. Zernichow.*

Enig. *Konstantin Herlofson.*

10.

Norges Høiesteret den 23de Januar 1902.

Dampskibet „Martha"s Rederi
(Adv. Schiander)

mod

Dampskibet „Stella"s Rederi.
(Adv. Einar Rasch.)

$^{s}/_{s}$ *Stella* paatræffer $^{s}/_{s}$ *Martha* underveis fra Tromsø til Boness i Ballast med brukken Propelaxel og indslæber den under vanskelige Forhold til Stavanger. Bjergelønnen fastsættes af Høiesteret til 15 000 Kroner. Bjergedes Værdi 75 000 Kroner.

Assessor *Stang:* Ved Sjøret i Stavanger afgaves under 19de Juli 1900 saadant Skjøn:

„Den $^{s}/_{s}$ „Stella"s Rederi tilkommende Bjergeløn for Bjergning af $^{s}/_{s}$ „Martha" bestemmes til 18 000 — atten Tusinde —

Kroner, hvoraf svares 4 % Renter fra 2den Februar 1900 til Betaling sker".

Dette Skjøn er af $^{s}/_{s}$ „Martha"s Rederi ved Stævning af 1ste December 1900 indbragt for Høiesteret. Af Indstævnte, $^{s}/_{s}$ „Stella"s Rederi, er under 2den Februar 1901 udtaget Kontrastævning.

Af Hovedappellanten er nedlagt saadan Paastand:

At Kontraappellantskabet $^{s}/_{s}$ „Stella"s Rederi hos Hovedappellantskabet $^{s}/_{s}$ „Martha"s Rederi tilkjendes Godtgjørelse efter Sjørettens Skjøn for den under Sagen omhandlede ydede Bistand med Renter af Beløbet fra 2den Februar 1900.

In subsidium: At den $^{s}/_{s}$ „Stella"s Rederi hos $^{s}/_{s}$ „Martha"s Rederi tilkjendte Bjergningsløn betydelig nedsættes.

I begge Tilfælde: At $^{s}/_{s}$ „Martha"s Rederi hos $^{s}/_{s}$ „Stella"s Rederi tilkjendes Sagens Omkostninger for begge Retter.

Af Kontraappellanten er nedlagt saadan Paastand:

Af den $^{s}/_{s}$ „Stella" ved Sjørettens Dom af 19de Juli 1900 tilkjendte Bjergeløn passende forhøies, og at samme tillægges Renter fra 2den Februar 1900 til Betaling sker, samt at Kontraappellanten hos Hovedappellanten tilkjendes Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens faktiske Omstændigheder kan jeg henvise til Sjøretsskjønnets Præmisser.

Angaaende et enkelt Punkt er der under Sagens Henstaaen for Høiesteret optaget et Thingsvidne, hvorunder tidligere afgivne Erklæringer er beedigede med noget Tillæg.

Jeg maa med Sjøretten antage, at her foreligger et Bjergningstilfælde og ikke blot et Tilfælde af Assistance. Jeg tiltræder ogsaa i alt væsentligt Sjørettens Udtalelser om de særlige Omstændigheder, der under nærværende Sag maa komme i Betragtning ved Afgivelsen af Skjønnet om Erstatningens Størrelse.

I et andet Punkt kommer jeg dog til et andet Resultat end Sjøretten. Jeg antager nemlig i Modsætning til den, at man efter Bevislighedernes Stilling maa gaa ud fra, at „Stella" ved den Forsinkelse, Bjergningen af „Martha" medførte, har tabt en Kultørn af sex Dage i England.

Bjergelønnen antager jeg efter de foreliggende Omstændigheder bør bestemmes rundelig, men finder dog under Hensyn til den Maalestok, Høiesteret i en Række Tilfælde har lagt til Grund for Bjergelønsansættelsen, at den ikke i det foreliggende Tilfælde

bør ansættes høiere end til 15 000 Kroner, hvori er indbefattet ogsaa Sjøretsskjønnets Omkostninger.

Af Beløbet vil være at svare 4 pCt. Renter fra Skjønnets Berammelse 2den Februar 1900, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Høiesteret findes at burde ophæves.

Konklusion:

Den $^{8}/_{8}$ „Stella"s Rederi tilkommende Bjergeløn for Bjergning af $^{8}/_{8}$ „Martha" bestemmes til 15 000 — femten Tusinde — Kroner, hvoraf svares 4 — fire — pCt. aarlig Rente fra 2den Februar 1900, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, og jeg voterer altsaa ogsaa for, at Beløbet sættes saa høit som til 15 000 Kroner. Men jeg tillægger, at det, naar hensees til, hvad Høiesteret i tidligere Tilfælde af Bjergning under vanskelige Forhold har tilstaaet, kun er efter megen Tvivl, at jeg gaar saa langt. Naar jeg voterer for, at Beløbet i nærværende Tilfælde ansættes saa rundelig, er det under særlig Hensyntagen til de overmaade vanskelige og for begge Fartøier meget farefulde Omstændigheder, hvorunder Bjergningsarbeidet, efter alt hvad der er oplyst, foregik fra det Øieblik Buxertrossen sidste Gang sprang udenfor Hvidingsø og indtil man var kommet forbi Svendene — det er den i Nordøst for Hvidingsø liggende Gruppe af Skjær.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor Dr. *H. Scheel:* Jeg er paa samme Maade som Andenvoterende enig med Førstvoterende.

Assessor *Roll:* Jeg voterer for Stadfæstelse af Sjørettens Skjøn. Det forekommer mig, at Omstændighederne i nærværende Tilfælde er betydelig udenfor de almindelige: mere end overhængende Fare for det reddede Fartøi, Fare ogsaa for dets Mandskabs Liv, stor Risiko for det reddende Fartøi og Bjergningsarbeidet udført med en Dygtighed og Dristighed, der har vakt Beundring. Saa meget mindre finder jeg Grund til at nedsætte det af Sjøretten tilkjendte Beløb, som jeg med de foregaaende Voterende er enig i, at Tidstabet i Anledning af den tabte Kultørn i England maa medregnes.

Extraordinær Assessor, Adv. *Mejdell:* Jeg er enig med Hr. Assessor Roll.

Assessor *Birkeland:* Ligesaa.

Assessor *Reimers:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor V. Scheel, idet jeg med ham vil have udtalt, at det kun er under adskillig Tvivl, at jeg har fundet at kunne gaa til et saa stort Beløb i Bjergeløn som 15 000 Kroner, der repræsenterer 20 pCt. af det bjergedes Værdi, en Maalestok, der ikke ubetydelig ligger over den, som Høiesteret i Bjergningstilfælde i Almindelighed har anvendt. Naar jeg desuagtet finder at kunne gaa til et saa betydeligt Beløb, er det under særskilt Hensyntagen til de af Førstvoterende og af Hr. Assessor Roll fremhævede særegne Omstændigheder i nærværende Tilfælde.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Skjøn er saalydende:

Søndag den 21de Januar iaar brækkede s/s „Martha"s Propelaxe, medens det var paa Veien fra Tromsø til Boness i Ballast. Vinden var frisk SV.Bris — efter „Martha"s Journal var der smul Sjø, efter „Stella"s Journal oprørt Hav. „Martha" tilsatte Nødsignal „N. C.", hvilket betyder: „Er i Nød, behøver Hjælp."

s/s „Stella, der da var paa Veien fra Haugesund til Boness i Ballast, var i Nærheden og gik strax ned til „Martha" og kom til Hjælp. Skibene var da omtrent paa 57½ Grad Bredde og 1,20 Grads østlig Længde. „Stella" fik en Manillatrosse fra „Martha" ombord til sig og begyndte at slæbe. „Martha" ombyttede sit store Stagseil med Stagfok, da Skibet laa tvers for Vinden og ikke vilde falde af. Efter ca. 2 Timers Forløb brak Slæberen og var Sjøen og Vinden da i betydelig Tiltagende.

Efterat den brukne Trosse efter nogen Anstrængelse atter var halet ombord i „Martha", Klokken var da 7½ Aften, blev der raabt ombord til „Stella", at man vilde vente med videre Bugsering til det blev lyst, men ombord i „Stella" vilde Kapteinen endelig have Forbindelse strax, hvorfor dette forsøgtes, og efter flere forgjæves Forsøg fik endelig „Stella" Slæber ombord igjen Kl. 10 Aften, hvorefter Slæbningen fortsattes. Som Slæber benyttedes da en ny Græskabel fra „Stella". Efter „Stella"s Journal var der fremdeles Storm af Vest med høi Sjø, medens „Martha"s Journal indeholder, at der Mandag den 22de Januar var frisk Kuling med byget Luft.

Slæbningen fortsattes til Tirsdag den 23de Januar, da Skibene var komne ca. 2 Kvartmil fra Hvidingsø. Slæberen brak atter Kl. 11¾, og var der da efter „Stella"s Journal og efter flere ganske upartiske Vidners Forklaring (orkanagtig) Storm med høi Sjø, og Stillingen for „Martha" var kritisk, da der var Brændinger lige i Nærheden af Skibet.

„Stella" fik imidlertid ved en dristig og dygtig udført Manøvre atter Slæber ombord, og Kl. 4 Eftermiddag kom Lods ombord, og der ankredes derefter af begge Skibe paa Stavanger Havn Kl 6 Em.

For saaledes efter sin Paastand at have bjerget „Martha" har „Stella"s Rederi forlangt Skjøn for Bjergelønnen fastsat, idet det underhaanden havde forlangt derfor Kr. 30 000,00. Af Skjønsbeløbet paastaaes Renter og paastaaes

Skjønsomkostningerne godtgjort. Ved Bedømmelsen af Bjergelønnens Størrelse har „Stella"s Rederi paastaaet taget Hensyn til, at „Stella" ved Anledningen har været udsat for adskillig Fare, at Bjergningen er dygtig udført, at „Stella" opgav sin Reise for at bjerge „Martha" i Havn, hvorved et betydeligt Tab og Tidstab blev lidt, hvorom henvises til de fremlagte Erklæringer om, at „Stella", da den endelig den 6te Februar kom til sin Lasteplads, maatte ligge der i 6 Dage og vente paa sin Last, da den Last, den havde betinget sig, imidlertid paa Grund af, at Skibet udeblev, var blevet solgt. Rederiet har opgivet Tabet derved til Kr. 2100.00. Endvidere paastaar „Stella"s Rederi taget i Betragtning Kulforbruget for Tiden fra Skibet traf „Martha" og til det kom tilbage til samme Sted og har beregnet dette til Kr. 600.00. Videre har „Stella"s Rederi fremlagt en Besigtigelses- og Taxtforretning afholdt af *surveyor proven* i Leith, hvorfor den paa „Stella" ved Slæbningen m. v. foraarsagede Skade er taxeret til £ 25.

„Martha"s Rederi, som herefter kaldes Indstævnte, har benægtet, at her foreligger noget Bjergningstilfælde, men kun almindelig Slæbning i det høieste i Forbindelse med Assistance.

Indstævnte har underhaanden tilbudt „Stella"s Rederi som Betaling Kr. 10 000.00.

Indstævnte har benægtet, at „Martha" var i Nød og paastaaet, at Skibet ved egen Seilkraft selv kunde have bragt sig i Havn og kunde i ethvert Fald have drevet i rum Sjø i flere Dage, indtil det nærmede sig Havn, hvor det havde været let at faa Assistance.

„Martha" paastaaes ogsaa at have ved sin Seilføring under Slæbningen i høi Grad lettet denne, saa at endog Slæberen længe var slap.

At Slæberen to Gange brækkede, paastaar Indstævnte var „Stella"s Skyld, og at det ikke medførte nogen væsentlig Anstrængelse at faa Forbindelse atter istand.

Indstævnte indrømmer, at det var en vel udført Manøvre af „Stella"s Kaptein, at det lykkedes at komme paa Siden af „Martha" og atter at faa Slæberen ombord, da den brast udenfor Hviddingsø, men Indstævnte paastaar, at denne Position kunde været undgaaet, om „Stella" ikke med „Martha" var gaaet ind Skudesnæsfjorden istedenfor Havstensfjorden. Indstævnte har forøvrigt benægtet, at Situationen nogensinde var farlig eller kritisk.

At „Stella" havde tabt sin Kultørn paa Grund af Slæbningen, har Indstævnte benægtet, ligesaa de derom fremlagte Erklæringer og Skrivelser.

Retten skal bemærke, at om det end maa erkjendes, at der ikke netop, da „Stella" begyndte at buxere „Martha", var nogen paaviselig overhængende Fare for sidstnævnte Skib, som da var i rum Sjø, saa har ialfald Forholdet under Slæbningen artet sig saaledes, at der til Slutning var overhængende Fare for at „Martha" og maaske ogsaa „Stella" skulde gaa paa Grund i Brækningerne ved Hvidingsø. At der var orkanagtig Storm og oprørt Hav ved denne Leilighed, finder Retten som sagt godtgjort, og med Hensyn til den kritiske Situation henvises til den afgivne Erklæring fra Skipper og Besætning paa Redningsskøiten „Trondhjem", hvori udtales, at Øieblikket var kritisk, idet „Martha" var kun en Kabellængde fra Brændingerne. Ligesaa henvises til Erklæringerne fra Skipper og Mandskab paa s/s „Sumatra" om det samme, som ogsaa viser, hvilket dygtigt og farefuldt Arbeide „Stella" ved Anledningen udførte. Ogsaa Erklæringen fra Lodserne paa Hvidingsø, Hans

Hansen og Børre Larsen, viser tilfulde, hvor farlig Situationen var, hvor voldsomt Veir og Sjø var, og hvilken dygtig Manøvre „Stella" udførte.

At „Stella" selv var Skyld i den farefulde Situation, fordi Skibet gik ind Skudesnesfjorden istedenfor Havstensfjorden, kan Retten ikke medgive.

Situationen blev farefuld, fordi Stormen blev orkanagtig, og der blev et voldsomt Hav, hvilket antagelig har foraarsaget, at Slæberen brak.

At det kan bebreides „Stella", at Slæberen første Gang brak, er heller ikke paa nogen Maade godtgjort.

„Martha" blev i skadelidt Stand taxeret til Kr. 75 000.00. „Stella" havde en Taxt af Kr. 90 000.00, hvilket er oplyst af Sagens Parter efter Skjønnets Optagelse til Eragtning.

I Betragtning af den lange Tid, som Slæbningen har fundet Sted, den lange Distance, af at „Stella" vendte om fra sin forehavende Reise, af den Fare, som baade „Martha" og „Stella" har været udsat for, af den dygtige Manøvre, som „Stella" udførte, hvorved „Martha" reddedes fra overhængende Fare, af det Tidstab, Forbrug af Kul m. v., som „Stella" har havt, og den Skade, Skibet har lidt, finder Retten, at Bjergelønnen maa bestemmes noget rundelig, medens Retten mod Indstævntes Benægtelse ikke finder det godtgjort, at „Stella" som paastaaet havde tabt en Kultørn af 6 Dage i England.

Bjergelønnen bestemmes til Kr. 18 000.00, hvori alt er indbefattet, ogsaa Skjønsomkostningerne. Af Beløbet svares Renter fra 2den Februar d. A.

11.

Fredrikstad Sjøret den 14de Februar 1902.

Galeas „Maria"s Rederi
(Overretssagfører Victor Ihlen)

mod

Dampskibet „Selbak"s Rederi.
(Advokat G. Bugge).

Galeasen *Marie* og Dampskibet *Selbak* støder sammen med den Følge, at førstnævnte synker. Galeasen antages at have havt Hovedskylden, fordi den havde overtraadt *Sjøveisreglernes § 21*, men da Sammenstødet mulig kunde have været undgaaet ved, at der ombord i *Selbak* havde været holdt bedre Udkig, saa at det kunde have stoppet og bakket itide, jfr. *Sjøveisreglernes § 23*, dømmes det til at betale en Del af Skaden ifølge *Sjøfartslovens § 220*.

Da *Selbak* havde overtraadt *Sjøfartslovens § 223*, hvilede Bevisbyrden paa det.

Medens den svenske Galeas „Maria", der var 35.77 Reg. Tons drægtig, paa Reise fra Uddevalla ladet med Feldspat for østlig Vind og med en Kurs af SO. til S. den 3die November 1900 krydsede ind mod Stettin, kolliderede den omkring Kl. 10

om Aftenen i Nærheden af Greifswalder Øie udenfor Swinemünde med det 91.82 Reg. Ton drægtige Dampskib „Selbak" af Fredrikstad, der ballastet og med en Kurs af N. til V. befandt sig paa Reise fra Stettin til Faxe paa Sydostkysten af Sjælland, hvor den skulde indtage Kalksten. „Selbak" blev kun i ringe Grad beskadiget. I den under 15de November 1900 over dette Skib optagne Besigtigelsesforretning heder det, at „der paa Styrbords Side mellem begge Fokkevanterne er boret et Hul i Skanseklædningen af Størrelse som en Protokol, 15 Tommer langt og 10 Tommer bredt. Ved Siden af Hullet fandtes Stønderen og Klædningen at være ubetydelig indbøiet." Det formentes, at Skadens Udbedring vilde koste 10—15 Kroner. „Maria" derimod fik ved Kollisionen et stort Hul paa Bagbords Boug, gjennem hvilket Vandet fossede ind, saa Skibet sank i Løbet af 4—5 Minuter, og det var kun saavidt den 3 Mand stærke Besætning fik kastet Skibsbaaden paa Vandet og reddet sig i den. Imidlertid havde „Selbak", hvor Rormanden kommanderede Stop i Maskinen, strax Sammenstødet var skeet, efter faa Minuters Forløb atter sat fuld Fart forover efter Kapteinens Ordre, uden at man bekymrede sig om Galeasen, hvis Besætning et Par Timer senere naaede iland paa Greifswalder Øie.

For sit Forhold ved denne Leilighed blev Kapteinen paa „Selbak", Lars Vincentsen Berg, ved Beslutning af Statsadvokaten i Akershus og Smaalenenes Lagsogne af 4de Januar 1901 sat under Titale til Fældelse efter Sjøfartslovens § 293 og 294, sammenholdt med § 223 og Straffelovens Kap. 6 § 11 for den 3die November 1900 udenfor Swinemünde at have ved slet Sjømandskab eller anden Pligtforsømmelse foranlediget Sammenstød mellem det af ham førte Dampskib „Selbak" og svensk Galeas „Maria", ført af Johan August Karlson af Landskrona, og derved bevirket Sjøskade samt for efter Sammmenstødet at have undladt at yde det andet Skib og dettes Besætning den Hjælp, som var mulig og fornøden til Frelse af den ved Sammenstødet opstaaede Fare og ligeledes undladt for den anden Skibsfører at opgive sit eget Skibs Navn og Hjemsted saavel som det Sted eller den Havn, hvorfra det kom, og hvortil det var bestemt, uagtet alt dette kunde være skeet uden Fare for eget Skib eller dets Besætning. Ved Fredrikstad Meddomsrets Dom af 1ste Marts 1901 blev Kaptein Berg derefter for Overtrædelse af Sjøfartslovens § 223 jfr. § 224 idømt 300 Kroners Bøder til Statskassen, men forøvrigt frifundet for Paatalemyndighedens Tiltale, idet Retten

ikke kunde finde, at Tiltalte ved Anledningen havde gjort sig skyldig i slet Sjømandskab eller anden Pligtforsømmelse efter § 293. Retten kunde heller ikke efter de foreliggende Oplysninger anse det givet, at Sammenstødet ikke kunde være undgaaet, ifald „Maria", — som i sidste Øieblik faldt af, — den hele Tid havde holdt sin Kurs. Retten formente derfor, at Kollisionen ikke udelukkende var at lægge Tiltalte tillast, og at han saaledes ikke i strafferetlig Henseende kunde blive at anse som den, der havde foranlediget Kollisionen.

Da „Maria"s Rederi imidlertid ansaa „Selbak" for at være Skyld i Sammenstødet, lod det, efterat sidstnævnte Fartøis Rederi havde nægtet at yde nogen Erstatning, under 5te December 1900 udtage Sjøretsstævning, hvorpaa Sagen inkamineredes i Fredrikstad Sjøret den 20de December næstefter. Efter forgjæves anstillet Forligsmægling overgik Sagen til Rettens Behandling, og Citantskabet nedlagde Paastand paa, at Dampskib „Selbak"s Rederi skulde tilpligtes til Galeas „Maria"s Rederi at betale Kr. 9822.75 med lovlige Renter og Sagsomkostninger, samt at Galeas „Maria"s Rederi skulde kjendes berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak" til Auktion til sin Fyldestgjørelse. — Indstævnte, der har taget til Gjenmæle, har nedlagt Paastand paa at frifindes for Citantskabets Tiltale og hos dette tilkjendes tilstrækkelige Forsvarsomkostninger.

Citantskabet gjør gjældende, at Sjøfartslovens § 223, 2det Led maa komme til Anvendelse i nærværende Tilfælde og „Selbak" saaledes ansees for at være Skyld i Sammenstødet, medmindre Indstævnte beviser noget andet, da „Selbak" uden gyldig Grund undlod at efterkomme Forskrifterne i § 223, 1ste Led, om i Tilfælde af Kollision at yde det andet Skib Hjælp, at opgive eget Skibs Navn m. v. Indstævnte mener imidlertid, at de Grunde, som bevægede „Selbak"s Kaptein til, efter at have ligget stille nogle Minuter (ca. 5, siger Indstævnte), at slaa fuld Fart forover og undlade Efterkommelse af de omhandlede Forskrifter, maa erkjendes at være baade rimelige og gyldige. Indstævnte fremhæver i den Anledning, at Kaptein Berg efter Omstændighederne havde Grund til at tro, at den forvoldte Skade var bagatelmæssig, og at der overhovedet ingen Fare var forhaanden. Begrebet Sammenstød i § 223 kan efter Indstævntes Mening ikke „trækkes saaledes efter Haarene", at en hvilkensomhelst Berøring mellem to Fartøier, idet de passerer hinanden, skulde nødvendiggjøre Iagttagelse af Paragrafens Forskrifter.

Det maa, siger Indstævnte, i nogen Grad bero paa Førerens frie Skjøn, om Bestemmelserne for Sammenstød i det givne Tilfælde formelt skal befølges. Og Indstævnte beder erindret, at Stødet paa „Selbak" mærkedes alene saa svagt, at Sovende ikke vaagnede deraf, og at Maskinisten, som mærkede Stødet, dog ikke troede det hidrørte fra Kollision. Naar hertil kommer, at Veiret var pent, klart og roligt, finder Indstævnte, at det ikke for Kapteinen med Rimelighed kan have fremstillet sig som nødvendigt at foretage noget i Sagens Anledning.

Retten skal hertil bemærke, at omend nogle af Mandskabet ikke mærkede eller forstod, at Kollision havde fundet Sted, er det paa det Rene, at Kaptein Berg for sin Part kom paa Dæk hurtig nok til selv at konstatere, at „Selbak" havde været udsat for et veritabelt Sammenstød. Det viser sig ogsaa, at saavel Styrmanden som Rorgjængeren havde Forstaaelsen af det retsstridige i den Ordre, Kapteinen gav, idet de begge, efterat fuld Fart forover var kommanderet, spurgte Kapteinen, om det var rigtigt uden videre at forlade Seileren. Disse Udtalelser vil Kapteinen ikke have hørt; men da der ikke i Sagens Oplysninger foreligger noget, som skulde tyde paa, at Kapteinen ikke hører som Folk i Almindelighed, og da Spørgsmaalene just angik, hvad der maatte ligge hans egen Tanke nærmest i Øieblikket, er Kapteinens Forklaring om dette Punkt ikke antagelig. Hvorledes det nu end hænger sammen hermed, kan Retten under ingen Omstændighed give Indstævnte Medhold i, at Kapteinen havde gyldig Grund til at sætte sig udover Forskrifterne i § 223. Hertil kræves der ganske andre Betingelser, som Loven selv antyder, men som Retten ikke skal gaa nærmere ind paa, da den finder det tilstrækkeligt at henvise til det Faktum, at Kapteinen som før nævnt af Meddomsretten er dømt for Overtrædelse af heromhandlede Lovsted, og at Domfældte har acquiesceret ved Dommen. Da Retten finder Domsresultatet vel begrundet, er den følgelig af den Opfatning, at „Selbak"s Fører ved Leiligheden uden gyldig Grund undlod at efterkomme Forskrifterne i Sjøfartslovens § 223, 1ste Led, hvorefter §'s 2det Led maa bringes i Anvendelse i nærværende Sag, og Indstævnte paalægges Bevisbyrden.

Dæksmand Vilhelm Emil Berg, 23 Aar, der ved Leiligheden stod tilrors paa „Selbak", og som er en Nevø af Kaptein Berg, har som 1ste Kontravidne provet, at han med nogle Maaneders Fradrag har staaet ombord i „Selbak" i de 2 Aar, hans Onkel

har været dets Fører, og at Skibet ikke har været udsat for andet Uheld i den Tid. Vidnet har faret tilsjøs siden sit 15de Aar, men har ingen speciel Kundskab om Styringsreglerne, idet han aldrig har læst noget derom; men han har hørt sige, at en Steamer skal vige for en Seiler. Plakat om Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier af 16de Januar 1897 har Vidnet erklæret, at han paa her omhandlede Tidspunkt ikke kjendte, hvorfor han styrede efter Ordre, naar han stod tilrors. Den 3die November 1900 stod Vidnet tilrors fra Kl. 8 Aften til 12 Nat. Det var Kapteinens Vagt, og Kapteinen og Vidnet besørgede selv Udkigen fra henholdsvis Kommandobroen og Styrehuset, idet der ikke var nogen Udkig paa Bakken og heller ingen anden af Mandskabet var paa Dæk. Kapteinen forlod imidlertid Broen for, som han selv senere har sagt til Vidnet, at gaa ned og tænde sin Pibe, og efterat Kapteinen var gaaet under Dæk, fik Vidnet, siger det, en 10 Minutter à et Kvarter før Sammenstødet, — hvad Vidnet dog ikke kan sige saa sikkert —, se en grøn Lanterne paa Bagbords Boug. Vidnet ved ikke, hvilken Kurs der da styredes, eller hvor mange Streger paa B. B. han havde Lanternen. Han lagde imidlertid Roret Styrbord, saa Skibet gik Bagbord hen og fik da den grønne Lanterne paa „Selbak"s Styrbord Boug, — hvor mange Streger ved ikke Vidnet; — men han havde den grønne Lanterne mellem Fokkevantet og Staget omtrent lige mange Streger paa begge Sider. Efter Vidnets Forklaring under Sjøforklaringen fik han, før Sammenstødet fandt Sted, se Skibets begge Lanterner samt et Øieblik efter blot den røde Lanterne og dernæst Seilene paa Skibet. Strax efter skeede Kollisionen. Efter at have seet den røde Lanterne, lagde Vidnet Roret Styrbord, men undgik ikke, at Seilskibet tørnede mod „Selbak"s Styrbords Side mellem Vanterne i Forriggen. Det forekom Vidnet, at det var Seilskibets Klyverbom, der rammede „Selbak". Vidnet lagde Roret Styrbord „for at bære mere af og komme undaf Seilskibet, men gjorde sig ingen bestemt Tanke om enten at gaa forenom eller agtenom Skibet. Vidnet tænkte sig dog, at det ikke kunde komme agtenom Skibet." Sluttelig udtalte Vidnet som sin Formening, at Kollisionen ikke vilde have fundet Sted, om „Maria" havde holdt sin Kurs. „Selbak" gik ved Leiligheden med fuld Fart, og efter hvad Vidnet har hørt sige, skulde den gjøre 6—7 Mils Fart. I Øieblikket efter Kollisionen kommanderede Vidnet

Stop i Maskinen, og „Selbak" blev derpaa liggende stille i 2 à 3 Minuter eller vel saa det.

4de Kontravidne, tidligere Fyrbøder paa „Selbak", Alfred Marentius Carlson, har forklaret, at han en 10 Minuters Tid før Sammenstødet var oppe paa Dæk, hvor han opholdt sig antagelig et Minut, og at han, der stod ved Rækken, da saa en grøn Lanterne forud paa Ydersiden af Bagbord Boug. Umiddelbart før Sammenstødet sad Vidnet i Maskinkappen, og med det samme Kollisionen fandt Sted, saa han Seilskibets røde Lanterne paa „Selbak"s Styrbord Side.

Det maa ansees paa det Rene, at ogsaa „Selbak" ved Leiligheden førte Seil, idet Stagfok, Storseil og Mesan var tilsat. Heraf har Indstævnte villet drage den Slutning, at de refererede Vidneprov er urigtige, da han finder, at Stagfokken maa have dækket Udsigten for Rorgjængeren i Styrehuset, saa han overhovedet ikke kan have seet nogen Lanterne paa Bagbord Boug, hvor Seilet var fastgjort, idet Vinden var østlig og „Selbak"s Kurs N. t. V. Efter de to Vidners forsaavidt samstemmige Prov maa Retten imidlertid gaa ud fra, at de har observeret en grøn Lanterne paa „Selbak"s Bagbords Boug, og da ingen andre Fartøier vides at have været i Nærheden, maa det antages at have været „Maria"s grønne Lanterne, de har seet. Med Hensyn til paa hvilket Tidspunkt dette er skeet, hersker der imidlertid ikke Klarhed. At 4de Kontravidne har iagttaget Lanternen ca. 10 Minuter før Sammenstødet, er der ingen Grund til at betvile, hvorimod Paalideligheden af Kontravidnes Prov stiller sig noget tvilsom efter den Forklaring, han har afgivet for Politimesteren i Sarpsborg, hvilken Forklaring stemmer med „Selbak"s Journal, og hvoraf hidsættes: „Bedst som Komparenten sad og styrede . . ., fik han se en grøn Lanterne paa Bagbord Boug . . Umiddelbart efterat det grønne Lys var seet, lagde Komparenten Roret Styrbord, og derved svingede „Selbak" saaledes, at dennes grønne Lanterne skulde være mere synlig for Seileren, der skjønnedes at være en Galeas eller Kutter med to Master. Det var Komparentens Mening, at „Selbak" skulde gaa klar Galeasen bag denne. „Selbak" gik med fuld Fart — antagelig 7 Mil. Galeasen maa imidlertid have forandret Kurs, idet umiddelbart efterat „Selbak" havde dreiet til Venstre med Forenden, fik Komparenten se Seilerens begge Lanterner og derefter den røde Lanterne; dens grønne var da ikke synlig. Samtidig fik Komparenten se Seilene, hvilke tidligere ikke havde været synlige. Komparenten skjønte

da, at der var Fare, og at han ikke kunde komme klar Galeasen bag samme, hvorfor han faldt af end yderligere ved, saa fort som han kunde, at lægge Roret Styrbord. Men medens han var ifærd med at dreie Roret Styrbord, tog Seilerens Klyverbom fat i „Selbak"s Skanseklædning paa Styrbord Side ved Forriggen . . ."

Af denne Forklaring, — og Retten maa med Citantskabet erkjende, at Vidnets Forklaring for Politiet i det Hele har Præg af Umiddelbarhed og Troværdighed —, fremgaar det, at fra det Øieblik, „Selbak"s Rorgjænger blev vaer den grønne Lanterne, og til Skibene stødte sammen, fulgte det ene umiddelbart paa det andet, og det Hele gik saaledes Slag i Slag, at der, hvis Politiforklaringen paa dette Punkt medfører Rigtighed, umulig kan have hengaaet 10 Minuter à et Kvarter fra Vidnet saa den grønne Lanterne, og indtil Kollisionen skeede. Den Omstændighed, at 1ste Kontravidne strax kunde se, at det ham mødende Fartøi var en Kutter eller Galeas med 2 Master, synes ogsaa — særlig i Betragtning af, at der om Aftenen var disig Luft, skjønt Maaneskin — at tale mod, at der i Tid kan have været 10 Minuter à et Kvarter mellem de to Skibe, som nærmede sig hinanden, og af hvilke det ene antages at have havt 7, det andet 2 Mils Fart. Det er under disse Omstændigheder at bemærke, at Rorgjængeren, som tidligere refereret, i sin Vidneforklaring udtrykkelig har reserveret sig med Hensyn til Tidsangivelsen, idet han har tillagt, at han ikke kan sige det „saa sikkert". Ligeledes bør det noteres, at 4de Kontravidne kun har provet, at han saa en grøn Lanterne ca. 10 Minuter før Sammenstødet, men ikke har udtalt noget om, at han kunde se, hvad Slags Fartøi, Lanternen tilhørte. Det tør heraf formodes, at han paa dette Tidspunkt overhovedet ikke har kunnet se andet end Lanternen.

Heller ikke paa „Maria", der havde 3 Mands Besætning, medens Besætningen paa „Selbak" udgjorde 7 Mand, var mere end én Mand paa Dæk, da Kollisionen skeede. Det var Skibets Bedstemand, Ingvald Albin Svenson, der har afgivet Forklaring som 2det Vidne under den før berørte Meddomsretssag mod „Selbak"s Kaptein. Dette Vidne forklarer, at „Maria" seilede Bidevind for Bagbords Halse med en Kurs af SO. til S. for østlig, men ustadig, paa flere Streger varierende Vind. Omtrent 20 Minutter før Kollisionen fik Vidnet se et Dampskibs alle 3 Lanterner lidt forud paa Bagbord Boug. Dampskibet fortsatte denne Kurs en Stund; men saa fik Vidnet se Dampskibets grønne Lan-

terne, og Vidnet troede da, at det vilde gaa Bagbord hen. Imidlertid viste Dampskibet siden sin røde Lanterne, hvorfor Vidnet nu antog, at det vilde gaa Styrbord hen, og da gav han „Maria" lidt Bagbord Ror, saa den skulde falde Styrbord hen. Men saa opdagede Vidnet, at den røde Lanterne forsvandt og raabte da: „Hvad er dette for en Manøvre?" Kapteinen kom øieblikkelig paa Dæk og saa sammen med Vidnet, at Dampskibet skar „Maria"s Kurs tæt ind under Bougen, og at Skibene kom sammen omtrent midtskibs, — nærmere kunde Vidnet ikke se det —, idet „Maria" satte sit Bougspryd ind i „Selbak" Styrbord Side. Vidnet erklærede dernæst, at han holdt Kursen fast, indtil han saa den røde Lanterne, da Vidnet lod „Maria" falde Styrbord hen; men dette skeede ikke saa hurtig, da den blot gik med 2 Mils Fart, saa den ikke hurtig lystrede Roret. Det var Vidnets Mening, at selvom han ikke havde forandret „Maria"s Kurs, vilde Kollision alligevel været uundgaaelig paa Grund af Skibenes Nærhed af hinanden.

Tiltalte under Meddomsretssagen gjorde den Bemærkning, at det paaligger et Seilskib ligeoverfor et Dampskib ikke at forandre sin Kurs, og at et Dampskib har Ret til at gaa paa hvilkensomhelst Side, det vil, af et Seilskib. I nærværende Tilfælde mente Tiltalte, at naar Sammenstødet skeede ved Fokkevantet, idet „Selbak" laa tvers paa „Maria", vilde Kollisionen sikkert være undgaaet, om ingen Kursforandring var foretaget af „Maria". Hertil svarede Vidnet, at han fastholdt sin tidligere Bemærkning, og at han ikke vidste rettere, end at Styringsreglerne gav et Seilskib Ret til i sidste Øieblik at vige lidt af fra Kursen, om Kollision derved kunde undgaaes.

Vidnets ovenfor gjengivne Forklaring svækkes i nogen Grad ved den Sjøforklaring, som blev optaget i Wolgast den 6te November 1900 angaaende her omhandlede Begivenhed. „Maria"s Fører, Johan Carlson, forklarede herunder bl. a., at de Kl. 10 Aften saa „en Damper forud paa Bagbord Side, der omtrentlig havde Retning lige paa vort Skib. Styrmanden havde Vagten paa Dækket, Kapteinen og Kokken var under Dæk. Da Damperen var kommen ganske i Nærheden af Skibet og ikke forandrede sin Kurs, holdt Styrmanden en Kollision for uundgaaelig og raabte de to andre Skibsfolk paa Dæk. I sidste Øieblik forsøgte Damperen at dreie af Styrbord. Det var imidlertid for sent. Den løb paa „Maria" paa Bagbord Side . . ." Denne Forklaring oplæstes af den tyske Tolk paa Engelsk for de to

øvrige af „Maria"s Besætning, som derpaa vedtog den med sin Ed.

Saavel denne Uoverensstemmelse mellem Sjøforklaringen og Bedstemandens Prov under Meddomsretssagen som den Omstændighed, at Vidnet var Parthaver for $^1/_{16}$ Del i „Maria", har Indstevnte ment maatte gjøre hans Prov betydningsløst. Paa sin Side har imidlertid Citantskabet krævet Dæksmand Bergs Prov sat ud af Betragtning, dels fordi Kaptein Berg er hans Onkel, og dels paa Grund af den ovenfor paapegede Uoverensstemmelse mellem hans Forklaring for Politimesteren i Sarpsborg og hans Vidneprov. Retten tror at kunne lade Ugildhedsgrundene paa begge Sider ophæve hinanden, og hvad de indbyrdes Uoverensstemmelser angaar, vil de vistnok lede til, at ingen af Provene kan tillægges nogen afgjørende Betydning, medens Retten paa den anden Side, eftersom Sagen stiller sig, ikke helt kan sætte nogen af dem ud af Betragtning. Den skal særlig bemærke, at siden den Forklaring, som „Maria"s Kaptein afgav i Wolgast, alene er oplæst for Bedstemand Svenson af en tysk Tolk paa Engelsk, som Svenson kun maadelig beherskede, og da Misforstaaelser i Almindelighed let vil indsnige sig, hvor Forklaring optages gjennem Tolk, vil Uoverensstemmelsen mellem hans to edelige Udsagn ikke kunne tillægges den Betydning, som den ellers vilde havt.

De to Rorgjængeres Prov staar, som det vil bemærkes, i Strid med hinanden. Indstævnte mener, at denne Vidnestrid maa løses i hans Favør. Heri kan Retten ikke være enig. Beviset paahviler i nærværende Sag Indstævnte, og naar han i Medfør af Sjøfartslovens § 223, 2det Led skal ansees som den, der har Skylden for Sammenstødet, medmindre han beviser noget andet, maa efter Rettens Skjøn Tvivl og Uklarhed falde ham til Skade. Nu er det vistnok paa det Rene, at „Maria" i sidste Øieblik forandrede Kurs, idet Rormanden gav lidt Bagbord Ror, for at den skulde gaa Styrbord hen; men for det første finder Retten det ikke bevist, at det foreliggende Tilfælde ikke var af dem, hvor et Seilskib jo har Ret til at forandre Kurs i sidste Øieblik. Dernæst kan den ikke anse det bevist, at den af „Maria" foretagne Manøvre i og for sig var urigtig, saaledes som Forholdene stillede sig. Tvertimod maa det i sin Almindelighed for et Seilskib, som i sidste Øieblik forandrer Kurs, ansees som den naturligste Manøvre at falde af for Vinden, og særlig synes det naturligt i nærværende Tilfælde, hvor „Maria", ladet som den var

med Feldspath og i den løie Vind, vilde havt vanskeligt for at luffe. Endelig kan Retten heller ikke finde det bevist, at Kollisionen vilde været undgaaet, om „Maria" havde holdt sin Kurs eller ialfald ikke forandret Kursen paa den Maade, som skeet. Paa den anden Side er det vel tænkeligt, at Sammenstødet kunde været forhindret, hvis „Selbak" havde stoppet og bakket eller ialfald mindsket sin Fart. Dette havde ogsaa været dens Pligt efter Plakaten af 1897; men det er godtgjort, at den har undladt det, indtil efterat Kollisionen havde fundet Sted. Videre maa Retten betegne det som i det mindste tvilsomt, om det var korrekt af „Selbak" at give Styrbord Ror, da „Maria" viste sin røde Lanterne. Og med Hensyn til, hvad der gik forud for selve Sammenstødet, staar Vidne mod Vidne, undtagen forsaavidt som Rorgjængeren paa „Maria" opgiver at have seet „Selbak" 5 à 10 Minutter tidligere, end Dampskibets Rormand i sin Vidneforklaring opgiver at have observeret „Maria". Retten har imidlertid ikke kunnet værge sig imod et bestemt Indtryk af, at Rormanden paa „Selbak" i Virkeligheden først har observeret „Maria", da de var paa klods Hold af hinanden, saaledes som han detaljeret har forklaret det for Politimesteren i Sarpsborg, og saaledes som det fremgaar af Skibets Journal, og er det Tilfældet, bliver Mangel paa Udkig fra „Selbak"s Side Hovedaarsagen til Kollisionen. I ethvert Tilfælde var det uforsvarligt af Kapteinen at forlade Kommandobroen i et saavidt langt Tidsrum, som her skeet, og i denne Tid at overlade Alt til en saa ukyndig Mand, som Rorgjængeren paa „Selbak" selv erkjender sig at være. Retten kan efter det saaledes Udviklede ikke finde, at Lovens Formodning om, at den omhandlede Kollision skyldes Indstævnte, er afbevist, men anser snarere Præsumptionen bestyrket ved det under Sagen Oplyste.

Retten finder det unødvendig at gaa nærmere ind paa endel andre af Citantskabet paaberaabte Omstændigheder, saasom at Sjøforklaring for „Selbak"s Vedkommende trods Sjøfartslovens § 40 ikke optoges før den 13de November 1900, efterat Forklaring var afgiven for Politimesteren i Sarpsborg under 10de næstfør, at trods Sjøfartslovens § 36 er ingen Indførsel i „Selbak"s Dagbog om heromhandlede Begivenhed skeet før efter sidst anførte Datum, — at Indførsel i Dagbogen overhovedet ikke har fundet Sted i Tiden mellem 30te September og 27de Oktober 1900, — at Radering trods Sjøfartslovens § 36 er foretaget i

„Selbak"s Dagbog for 3die November 1900, idet „Styrbord" er raderet ud og erstattet med „Bagbord" m. m.

Til Legitimation af Paastandsbeløbet har Citantskabet fremlagt en Erklæring af 7de December 1900 fra Landskrona Nya Warfts-Aktiebolag, hvor „Maria" i 1898 havde gjennemgaaet en fuldstændig Reparation. Bolaget anslaar Skibets Værdi til Kr. 8000.00. Videre er fremlagt Specifikationer over „Maria"s Besætnings tabte Eiendele til et samlet Beløb af Kr. 827.75; Regning paa 2 Maaneders Hyre og Kostpenge for Mandskabet med Kr. 350.00; Regning for Udgifter i Anledning af Kollisionen med Kr. 200.00 samt endelig bekræftet Kopi af „Maria"s Certeparti af 17de December 1900, efter hvilket Tab af Fragt vil udgjøre Kr. 445.00 eller tilsammen Kr. 9822.75. Indstævnte har gjentagende benægtet Rigtigheden af ovenstaaende Skadeberegning, men provoceret af Modparten til at angive, hvilke yderligere Legitimationer han kræver, har han holdt sig til sin generelle Benægtelse med særlig Bemærkning om, at Skibets Værdi var for høit ansat. Under disse Omstændigheder finder Retten, da Indstævnte ikke har kunnet støtte sin almindelige Benægtelse med Anførsler af nogen Art, at maatte give Dom overensstemmende med Citantskabets Paastand, idet Indstævnte ogsaa vil have at tilsvare Sagens Omkostninger, der fastsættes til Kr. 300.00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Selbak"s Rederi bør til Citantskabet Galeas „Maria"s Rederi betale de paasøgte Kr. 9822.75 — ni Tusen otte Hundrede toti to Kroner 75 Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 12te December 1900, til Betaling sker, til Fyldestgjørelse hvoraf Citantskabet kjendes berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak" til Auktion, — samt i Sagsomkostninger Kr. 300.00 — tre Hundrede Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Michael Hansson.
kst.

Rettens sjøkyndige Medlemmer kommer til et andet Resultat end Formanden. De finder den Forklaring, som Rormanden paa „Maria" har afgivet, at være saa vaklende og lidet antagelig, at den ikke kan staa til Troende. „Maria" holdt Kurs SO. til S.,

medens „Selbak" styrede N. til V. Naar da „Maria" ved Kollisionen tørnede med sin Klyverbom tvers paa „Selbak"s Styrbord Side, maa den have svinget ganske betydelig og paa den Maade foraarsaget Sammenstødet. „Selbak" ser 10 à 15 Minutter før Sammenstødet „Maria"s grønne Lanterne nogle Streger paa Bagbord Baug, giver saa Styrbord Ror, hvorefter den faar se „Maria"s grønne Lanterne paa Styrbord Boug, altsaa grønt med grønt; hvis da begge Fartøier beholder sin Kurs, skal det gaa klart; men saa giver „Maria" Bagbord Ror og seiler lige ned paa „Selbak". Den Stilling, begge Fartøier havde under Sammenstødet, viser tydelig, at det saaledes er foregaaet, følgelig er „Maria" Skyld i Sammenstødet, da den skal holde sin Kurs. „Selbak" har derimod manøvreret rigtig. Da „Selbak" fik se først „Maria"s begge Lanterner, strax derefter den røde, var der vistnok ikke Tid til at stoppe og bakke, hvorfor „Selbak" gav Styrbord Ror for at komme undaf.

Rettens Flertal er dog noget i Tvil, om ikke Sammenstødet kunde være undgaaet, dersom der fra „Selbak" havde været holdt bedre Udkig, saa „Maria"s feilagtige Manøvre var bleven opdaget før, og derved muligens „Selbak" havde faaet Tid at stoppe og bakke. Man kan saaledes ikke ganske frigjøre sig for den Mening, at ogsaa „Selbak" har nogen Skyld i Sammenstødet, hvorfor man antager, den bør erstatte „Maria" noget af dens ved Sammenstødet forvoldte Tab. Men da „Maria" har den største Skyld, har man ikke troet skjønsmæssig at kunne gaa høiere end til, at „Selbak" erstatter „Maria" 3000 Kroner. Omkostningerne ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Selbak"s Rederi bør til Citantskabet Galeas „Maria"s Rederi, betale Kr. 3000.00 — tre Tusinde Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 12te December 1900, til Betaling sker, til Fyldestgjørelse hvoraf Citantskabet kjendes berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak" til Auktion.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Anton Berggrav. *Alfr. Bjølstad.*

Seet. Jeg vover ikke med de sjøkyndige Medlemmer at sætte det Prov, Rorgjængeren paa „Maria“ har afgivet, ud af Betragtning. Naar Rettens Flertal gaar ud fra, at „Selbak“, hvilket i denne Forbindelse maa være ensbetydende med Rormanden paa „Selbak“, har seet „Maria“ 10—15 Minutter før Sammenstødet, tør det for mit Vedkommende være tilstrækkeligt at henvise til, hvad derom foran er udviklet. Og naar det endelig heder i Flertallets Votum, at „Maria“ „skal beholde sin Kurs“, skal jeg blot bemærke, at § 27 i Plakat om Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier m. m. af 16de Januar 1897 jo ligefrem hjemler et Seilskib Adgang til under visse Omstændigheder at fravige Reglen i Plakatens §§ 20 og 21, og det maa, som før bemærket, i nærværende Sag være Indstævntes Pligt at bevise, at saadanne Omstændigheder ikke forelaa; men det er ikke skeet. Jeg maa saaledes fastholde mit Votum, idet jeg tilføier, at jeg ikke antager der er Adgang til Fordeling af Skaden, medmindre det er *godtgjort,* at der er Skyld paa begge Sider.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Selbak“s Rederi, bør til Citantskabet, Galeas „Maria“s Rederi, betale Kr. 3000.00 — tre Tusinde Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 12te December 1900, til Betaling sker, til Fyldestgjørelse hvoraf Citantskabet kjendes berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak“ til Auktion.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Retten hævet.

Michael Hansson.
edsv.

12.

Bergens Sjøret den 21de Februar 1902.

Paulsen & Dekke
(Overretssagfører Torjusen)

mod

Vestlandske Lloyd.
(Selskabets Disponent).

Et Parti Mel losses i en Skude, tilhørende vedkommende Dampskibsselskabs Disponent og Expeditør. En Del af det saaledes oplossede Mel befindes at være beskadiget af Vand, hidrørende fra Lækage i Skuden, og Selskabet ansees ansvarligt for denne Skade.

Onsdag den 6te Februar 1901 ankom til Bergen med Vestlandske Lloyds Dampskib „Stettin“ et til Paulsen & Dekke adres-

seret Parti Rugmel. Melet blev losset i en Skibets Disponent og Expeditør, Rusten, tilhørende Skude og stillet til Varemodtagerens Disposition Lørdag Middag den 9de Februar. Losning paabegyndtes af Varemodtagerne samme Eftermiddag og fortsattes paafølgende Mandag, indtil det viste sig, at de understliggende Sække var beskadigede af Væde. Udlosningen blev da standset, og Varemodtagerne rekvirerede samme Dag Sjøretsbesigtigelse og Skjøn over den beskadigede Last, som af Rusten blev oplagt paa hans Boder, hvor han lod Sækkenes Indhold vælte over i tørre Sække. Det beskadigede Mel blev af Rusten efter Konference med Varemodtagerne solgt for Kr. 258.50. Ved Skjønnet var Melet i ubeskadiget Stand værdsat til Kr. 358.00.

Paulsen & Dekke, der mener, at Dampskibsselskabet har Ansvaret for den paa Melet indtrufne Skade, har derefter ved Sjøretsstævning af 26de Septbr. 1901 sagsøgt dette til Betaling af ovennævnte Difference Kr. 99.50 foruden nogle Beløb ialt Kr. 28.69, som Citantskabet paastaar, at Indstævnte i sit Opgjør har opført for meget og som angaar Skudeleie, Vagthold, Bugsering og Nedtagning af 500 Sække i Skuder.

Indstævnte paastaar sig frifunden. Begge Parter paastaar sig tilkjendt Sagsomkostninger og Citantskabet tillige Omkostninger ved Sjøretsskjønnet Kr. 38.80.

Hvad for det første angaar Spørgsmaalet om, hvem der skal bære Ansvaret for Melets Beskadigelse, har Indstævnte anført, at Skibet maa være uden Ansvar, eftersom Melet leveredes ubeskadiget over Skibets Række. Fra dette Øieblik er efter Indstævntes Mening Skibets Ansvar ophørt, i hvilken Henseende henvises til Konnossementet, hvorefter Varen losses for Modtagerens Regning og Risiko. Er — heder det — Citantskabet ikke fornøiet med den Maade, hvorpaa hans Varer paa hans Vegne modtages af Expeditøren i dennes private Skude, saa faar han sagsøge ham og ikke Skibet.

Denne Betragtning, som hviler paa den Forudsætning, at Expeditøren optræder som Varemodtagerens Fuldmægtig, formenes dog ikke at kunne gives Medhold. Saalænge Varen uden at være stillet til Varemodtagerens Disposition befinder sig i Expeditørens Besiddelse, maa Expeditøren ansees at sidde inde med den paa Skibets Vegne som dettes Fuldmægtig. Og heraf maa da følge, at Skibet hæfter for Skade, der maatte være bleven tilføiet Varen i Expeditørens Besiddelse i samme Udstrækning, som det hæfter for Varer, der endnu ikke er leveret over Rækken. Derimod formenes ikke den nævnte Klausul i Konnossementet at kunne paaberaabes, idet denne ikke kan antages at have Anvendelse paa det Tilfælde, at Varen ikke fra Rækken stilles direkte til Modtagerens Disposition. Angaaende Sammenhængen med, at Varepartiet i nærværende Tilfælde ikke strax udleveredes Citantskabet, kan bemærkes, at det af Indstævntes Repræsentant under Sjøretsskjønnet bl. a. blev tilført Protokollen, at der oprindelig ikke var kommet noget Konnossement; „men da dette skeede, blev Skuden

bragt ind i Mowinckelgaarden, hvilket var Lørdag den 9de ds. (Februar). Samme Dag lossede Paulsen & Dekke . . . o. s. v." Forøvrigt er det uden nogen speciel Modbemærkning anført af Citanstkabet i et af dets Indlæg, at det ikke skyldes nogen Citantskabet tilregnelig Omstændighed, at det ikke afhentede Sækkene ombord. „Havde det", heder det, „faaet Varsel derom, var dette antagelig skeet, men Citantskabet fik som tidligere anført først Lørdag udleveret Varen."

Hvad Skadens Aarsag angaar, finder Retten det ved Vidneførselen og i Betragtning af selve Skadens Beskaffenhed tilstrækkelig godtgjort, at den er at tilskrive Mangler ved den benyttede Skude, som efter de af 1ste og 2det Hovedvidne meddelte Oplysninger, navnlig om den stedfundne hyppige Pumpning langtfra kan have været tilstrækkelig tæt for Lastning af Mel. 1ste og 2det Kontravidnes Prov kan ikke tjene til at forandre Rettens Opfatning heraf, idet ogsaa disse Vidners Udtalelser viser, at Skuden maa have lækket. At der som af Indstævnte antydet skulde være begaaet nogen Feil ved Sækkenes Udtagning af Skuden, er ikke paa nogen Maade bevist.

Man kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte maa bære Ansvaret for Skaden paa Melet. . . . .

Ludvig Dahl.

Som i en tidligere Sag fremholdt, er jeg nærmere tilbøielig til at anse Expeditøren som optrædende paa Varemodtagerens Vegne med Hensyn til Varer, der er leveret af Skibet over Rækken. I nærværende Tilfælde er det imidlertid tillige Skibets Disponent, der har forføiet over Varen, og jeg finder, at Selskabet ikke kan undgaa at tilsvare Følgen af, at Varen af Disponenten er bleven indlastet i en uforsvarlig Skude. Jeg slutter mig derfor til Førstvoterende, hvis Præmisser jeg iøvrigt tiltræder.

E. Engelsen.

Enig med Førstvoterende. *I. R. Simonsen.*

Indhold: 7. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: „Det forenede Dampskibs-Selskab" mod Vilh. Petersen & Co. — 8. Christiania Sjøret: Styrmand Niels Hjorth mod Aktieselskabet Bark „Hermanos". — 9. Christiania Sjøret: Johan Lie mod Continentale Versicherungsgesellschaft. — 10. Norges Høiesteret: s/s „Martha"s Rederi mod s/s „Stella"s Rederi. — 11. Fredrikstad Sjøret: Galeas „Maria"s Rederi mod s/s „Selbak"s Rederi. — 12. Bergens Sjøret: Paulsen & Dekke mod Vestlandske Lloyd.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 4	Aargang III	1902

13.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn d. 12te Febr. 1902.

Aktieselskabet Kellsall Brothers & Beeching i Hull
(Højesteretsadvokat Hindenburg)

mod

Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet „Carl Rathkens" Rhederi
(Højesterestadvokat Halkier).

Efter at begge dets Styreapparater var blevne gjort ubrugelig, maatte Dpsk. „Carl Rathkens" opankre udfor den jyske Kyst, ca. 10 Kvartmil fra Hanstholm Fyr. Efterat det havde ligget nogle Dage for Anker, kommer Dpsk. „Martin" til, og efterat Forbindelse er bragt tilveie mellem de to Skibe forsøger „Martin" at hjælpe „Carl Rathkens" med Styringen, men Trosserne springer gjentagne Gange. Senere faar „Carl Rathkens" sit ene Styreapparat saavidt udbedret, at det kan klare sig selv ind til den norske Kyst, dog stadig fulgt af „Martin". For den saaledes ydede Assistance tilkjendes „Martin" 15 000 Kroner. Det assisterede Skibs og Ladnings Værdi ca. 270 000 Kroner.

Da Dampskibet „Carl Rathkens" af Middlesborough, som var paa Rejse fra det sorte Hav til Aarhus og Esbjerg med en Ladning Solsikkekager, ved Begyndelsen af Marts 1900 ankom til Aarhus, lod Aktieselskabet „Kellsall Brothers & Beeching" i Hull ved herværende Sagfører i Henhold til Plakat af 30te

November 1821 paabegynde en Arrestforretning i Aarhus i „Carl Rathkens“ med Ladning og Fragt for at sikre sig Betaling af en Selskabets Damper „Martin“ hos „Carl Rathkens“ formentlig tilkommende Bjergeløn, men blev den nævnte Forretning standset, da Firmaet C. K. Hansen her paa „Carl Rathkens“ Rhederis Vegne forpligtede sig personlig til at betale det Beløb, som „Carl Rathkens“ under en Sag, der blev at anlægge ved nærværende Ret, maatte ved Firmaet blive kendt pligtigt at betale for den omtalte af „Martin“ ydede Hjælp. Aktieselskabet har derpaa i Henhold til Stævning af 14de April 1900 paastaaet Firmaet C. K. Hansen i nævnte Anledning tilpligtet at betale til samme 25 000 Kr. med 5 % aarlig Rente fra Stævningens Dato foruden i Omkostninger ved den begyndte Arrestforretning 254 Kr. 39 Øre og Sagsomkostninger.

Det indstævnte Firma, der har benægtet, at der forelaa noget Bjergningstilfælde, har hævdet, at „Carl Rathkens“ ikke kunde være pligtigt at betale mere end et Beløb af en 2500 Kr. eller noget derover og i alt Fald allerhøjst kun 10 000 Kr. for den ydede Assistance, samt at alle Omkostninger burde hæves.

Dampskibet „Carl Rathkens“, der iøvrigt senere er totalt forlist, havde paa Rejsen fra det sorte Hav, som det forlod midt i Januar 1900, gentagne Gange haft haardt Veir og faaet forskellig Skade, saa at dets Værdi, der ved Ankomsten til Aarhus blev anslaaet til 120 000 Kr. i ubeskadiget Stand, efter Fradrag af Udgifterne til de nødvendige Reparationer kun kunde sættes til en ca. 70 000 Kr.; dets daværende Ladning, indbefattet Fragt m. m., havde en Værdi af ca. 200 000 Kr. Efter at det havde naaet Nordsjøen, havde det gentagende svære Snestorme, saaledes særlig den 16de Februar, da Kvadranten paa dets Ror blev skyllet bort, hvorfor det, efter at der var tilvejebragt Forbindelse med det agter Styreapparat, blev styret derfra. Den 17de Febr. befandt Skibet sig ved Horns Rev, hvor det tog Grunden en 25 Minutter, men dog kom af uden videre Skade og saa styrede ad Hanstholm til. Den 18de Februar 1900 om Formiddagen Kl. 8 — det havde da en 4 Timer forinden pejlet Hanstholm Fyr i SØ. t. Ø. i ca. 10 Mils Afstand og befandt sig paa omtrent 56° 50′ nordlig Bredde og 7° østlig Længde — blev Agterstyreapparatet under en ny haard Storm skyllet bort, og Maskinen maatte da standses, Rattet surres fast og Skibet bringes til Ankers for begge Ankre med 90 Favne Kæde paa hvert, idet det derhos hejste de befalede 2 sorte Kugler, og det laa saa og

red for sine Ankre hele den 18de og 19de og den 20de om Formiddagen for SSV.-Storm med Stævnen vendt imod Syd.

Dampskibet „Martin", tilhørende de ovennævnte „Kellsall Brothers & Beeching", der er et stort Fiskeriselskab paa henved 30 Trawldampere foruden 5 Transportdampere, hvoraf „Martin", bygget i 1897 af Jærn, opmaalt til ca. 242 brutto Tons og forsynet med en Maskine paa 600 indicerede Hestes Kraft, hvormed det kunde gøre indtil en 11 à 12 Knobs Fart, samt ansat til en Værdi af ca. 144 000 Kr., var det ene, havde den 12te Februar forladt London for som sædvanlig i Skifte med Selskabets andre Transportdampere at opsøge dets Fiskeflaade og bringe dens Udbytte til Land, hvad der normalt ventedes naaet til den 20de Februar. Den nævnte Dags Morgen havde „Martin", som det maa antages: paa Grund af det haarde Vejr, endnu ikke faaet Fiskerflaaden i Sigte, hvorimod man den 19de Februar vil fra „Martin" have set indtil $^1/_2$ Mils Afstand en Damper med Nødflag oppe, som man fra „Martin"s Side bestemt har paastaaet at have været „Carl Rathkens", til hvilket man dog paa Grund af Vejrliget ikke kunde naa hen.

Tirsdag den 20de Februar omtrent Kl. 9 Formiddag er det givet, at „Martin" og „Carl Rathkens" kom i Nærheden af hinanden, og at der da, idet „Martin" fik at vide, at sidstnævnte Skib var blevet ude af Stand til at styre sig selv, blev truffet Aftale mellem dem om, at „Martin" skulde forsøge enten at hjælpe til at styre „Rathken"s eller at bugsere samme. Paa det Tidspunkt vil man, efter hvad 3 af „Martin"s Besætning under Sagen have forklaret som Vidner, men hvad „Rathkens" Kaptajn som Vidne har benægtet at vide noget om eller at have givet Ordre til, have set Nødflag hejst paa dette Skib foruden de 2 sorte Kugler, saaledes at Flaget først blev taget ned, efter at Forbindelse var opnaaet mellem de to Skibe. Dette skete, efter hvad der er uomtvistet, ved at en til en Line fastgjort Redningsbøje blev kastet ud af „Rathkens" og, efter med Strømmen at være dreven over til „Martin", blev tagen op af dette Skib, hvorpaa 2 „Martin" tilhørende $3^1/_2$ " Staaltraadstrosser bleve befæstede til samme og halede over til „Rathkens" samt derpaa gjorte fast til „Martin"s Styrbords og Bagbords Bov og til „Carl Rathkens" Styrbords og Bagbords Laaring, saaledes at der var en Afstand mellem de to Skibe af ca. 160 Favne. Efter at „Rathkens" derpaa havde hævet sine Ankre op og sat sin Maskine, der var ubeskadiget, i Gang og signaliseret, at Skibet

ønskede at komme til det ca. 70 Sjømil borte liggende Christianssand, begyndte begge Skibe — Klokken var da formentlig lidt over Middag — at arbejde for at faa „Rathkens", som indtil da havde ligget med Stævnen i sydvestlig Retning, om paa og at holde Skibet paa den nødvendige nordlige Kurs, medens det gik fremad, hvad der krævede megen Anstrængelse fra „Martin"s Side, idet dette Skib, da „Rathkens" atter og atter kom mere og mindre ud af Kursen, næsten uafbrudt maatte manøvrere snart særlig med den ene, snart med den anden Staaltraadstrosse. Efter at der paa den Maade havde været arbejdet — efter „Martin"s Fremstilling med i alt Fald nogen, efter „Rathkens" med kun liden Fremgang — i vel mellem 1 og 2 Timer, sprang „Martin"s Bagbords og efter at der havde været arbejdet yderligere paa samme Maade i vel en ¾ Time til, sprang ligeledes „Martin"s Styrbordstrosse. Den sidste sprang nær ved „Rathkens" og hele Resten blev halet ombord i „Martin", den første sprang derimod tæt ved dette Skib, og blev Resten ikke strax halet ind af „Rathkens", hvorfor ogsaa et større Stykke af samme, vel en 30 Favne eller mere kom ind i dets Skrue, hvorfra det senere maatte frigøres.

Da den Styrbords Trosse sprang, var Klokken formentlig over 3 Eftermiddag. Som Følge af Uheldet dreiede „Carl Rathkens" mod SSØ. og drev i den paafølgende Tid sidelængs nordover. Kl. ca. 4 Eftermiddag blev „Martin"s Styrmand sendt i Baad over til „Rathken"s, og det blev da i alt Fald aftalt, at „Martin" skulde holde sig i Nærheden af samme Natten over for eventuelt at yde Assistance, ligesom det ogsaa synes at være blevet aftalt, at „Martin" den næste Morgen skulde forsøge at bugsere „Rathkens", idet intet af Skibene mere havde de fornødne Trosser (— „Rathken"s havde opbrugt sine paa den tidligere Del af Rejsen —) til at fortsætte Forsøgene med at styre dette Skib agterfra.

I Løbet af Natten bedagedes Vind og Sjø meget. Onsdag den 21de tidlig Formiddag kom Styrmanden fra „Martin" atter i Baad ombord i „Carl Rathkens", efter „Martin"s Fremstilling for at laane det 4 Schackler til eventuelt Brug ved Forsøg paa at gøre dets Styregreier midlertidig i Stand, hvilket Tilbud „Rathkens" dog vil have afvist. Styrmanden vendte derpaa tilbage til „Martin", og en Trosse fra dette Skib blev ført over og befæstet mellem dets Agterende og „Rathkens"' Stævn, men allerede under Forsøgene derefter for atter at bringe „Rathkens" over paa Kursen mod Christianssand og saa at bugsere dette Skib, hvorved dets

Maskine medvirkede, sprang ogsaa denne Trosse efter nogen Tids Forløb; en medvirkende Grund dertil skal det have været, at „Carl Rathkens" skal have ligget noget paa Næsen i Søen. Strax efter — mellem Kl. 9 og 10 Formiddag — gik „Martin"s Kaptajn ombord i „Rathkens" for om mulig at træffe anden Aftale med denne om Assistance, men i det nu roligere Vejr var dette Skib imidlertid begyndt at gøre sine Styreapparater midlertidig i Stand, hvilket ogsaa lykkedes ved at befæste et lille Anker til dets Rorstamme og ved at sammenknytte Styrekæderne bl. a. ved Anvendelse af et Stykke af „Martin"s den 20de sprængte Bagbordsstaaltrosse (derimod er det af „C. Rathkens" bestemt benægtet, at det, som af „Martin" paastaaet, dertil tillige skulde have benyttet dets ovennævnte 4 Schackler). Da denne midlertidige Reparation var færdig — efter „Martin"s Kaptajns Fremstilling henved Middag, efter „Rathkens"' ca. Kl. 10 Formiddag —, vendte nævnte Kaptajn tilbage til „Martin", og satte „Carl Rathkens" sig saa i Gang og styrede selv med fuld Fart videre uden Hjælp op imod Norge, saaledes at det Kl. ca. $4^1/_2$ Eftermiddag kom ind under Land ved Hesnæs tæt vest for Arendal. — Det bemærkes, at en tysk Damptrawler den nævnte Dags Morgen var kommen hen i Nærheden af „Carl Rathkens" og havde tilbudt Assistance samt efter Anmodning var bleven liggende, til Styregrejerne vare komne i Orden, samt derpaa nogen Tid fulgte efter Skibet, men saa fjernede sig. „Martin" vedblev derimod uafbrudt at følge efter „Rathkens", omend i nogen Afstand, og skete dette efter „Martin"s Kaptajns Paastand, fordi han af Kaptajnen paa „Rathkens", inden han forlod dette Skib, var blevet anmodet derom, hvad sidstnævnte Kaptajn dog har benægtet. Efter at „Rathkens" havde faaet Lods ombord og var naaet hen i Nærheden af Hesnæs Havn ud for Klipperne der, nægtede dets Maskine i nogen Tid at arbejde, og kom „Martin" saa imens, hvilket dog ikke ses at skyldes nogen Opfordring fra „Rathkens" Side, tæt hen til dette Skib, som dog strax efter kom i Gang igen, uden at der da blev Spørgsmaal om nogen Assistance.

Begge Skibene tilbragte Natten til Torsdag den 22de Februar i Hesnæs Havn. Den 22de gik „Carl Rathkens" til et Skibsværft i Nærheden for midlertidig at reparere, hvorfra det saa et Par Dage efter afgik til Aarhus. „Martin" afgik den 22de Februar til Arendal, hvor det indtog 25 Tons Kul — det kan have en Kulbeholdning paa 72 Tons —, og det afgik saa derfra

igen den 24de Morgen og fandt Fiskeflaaden Søndag den 25de Februar. Det skal endnu bemærkes, at der intet er oplyst om, at „Carl Rathkens" ved Ankomsten til Hesnæs var lækt, og at Forskibet da vel laa ca. 1 Fod dybere end Agterskibet (ca. 18 ' for, 17 ' agter), men at dette synes nærmest at have hidrørt fra, at Skibet under det haarde Vejr havde faaet en Del Vand ned i Forrummet gennem Kædekasserne.

Retten finder det ikke nødvendigt for Afgørelsen af det Spørgsmaal, hvor stor en Godtgørelse der bør tilkendes „Martin" for den af dette Skib ydede Assistance til „Carl Rathkens", at komme videre ind paa Uoverensstemmelserne mellem de to Skibes Fremstillinger paa forskellige Punkter eller at udtale sig nærmere om Karakteren af den saaledes ydede Assistance. Givet er det, at „Carl Rathkens" befandt sig i en meget farlig Situation, da „Martin" den 20de Februar Formiddag kom hen til samme, og at den derpaa af „Martin" i Tiden fra den 20de til den 21de Februar ydede Assistance var af væsentlig Betydning, og, naar tillige henses til det „Martin" og dets Rhederi derved tilføjede Tidstab m. m. og paaførte Udgifter, skjønnes der derfor at burde tillægges samme en Godtgørelse af 15 000 Kr. med 5 % Renter fra Stævningens Dato, hvorhos der tilkendes samme 500 Kr. i Godtgørelse for samtlige Omkostninger, derunder den paabegyndte Arrestforretning.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Firmaet C. K. Hansen hersteds bør for Dampskibet „Carl Rathkens"' Rhederi til Aktieselskabet „Kellsall Brothers & Beeching" i Hull betale 15 000 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 14de April 1900, til Betaling sker, og 500 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

14.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 12te Marts 1902.

Overretssagfører V. Salomonsen som Aktor

mod

Skibskaptajn P. E. Glahn
(Defensor: Høiesteretssagfører Asmussen)

og

Styrmand E. S. Thorkelin
(Defensor: Højesteretsadvokat Hindenburg.)

En Styrmand ansees med Bøder efter *den danske Sølovs § 306 jfr. § 293* for ved Uforsigtighed og Forsømmelse at have foranlediget Søulykke.

Dampskibet „Siam", bygget i 1889 af Staal, 368.6 Fod (engelsk) langt, 46.2 Fod bredt og $\left\{\frac{25.9}{29.7}\right\}$ Fod dybt (Kendingsmaal), opmaalt til 3875 Brutto og 2489 Netto Registertons samt forsynet med Maskine paa 1600 indicerede Hestes Kraft, tilhørende det østasiatiske Selskab, grundstødte den 22de September f. A., da det var paa Rejse med Ladning fra Østasien hjemefter gennem det røde Hav, paa Arabiens Vestkyst ca. 26 Kvartmil nord for Øen Perim, der ligger i Bab el Mandeb Strædet. Grundstødningen skete Kl. ca. $5^1/_4$ Formiddag, og Skibet kom først af Grunden igen den 26de September Kl. ca. $7^1/_2$ Eftermiddag ved Hjælp af en Bjergningsdamper „Merjun" fra Perim, og efter at det i den Anledning havde losset en ikke ringe Del af sin Ladning i Lægtere, hvorfra det lykkedes Indbyggerne i Land at tilvende sig 324 Blokke Tin, inden de var blevne tagne ombord igen. Skibet gik derpaa den 27de September Eftermiddag tilbage til Perim, men, da det ved Undersøgelse der fandtes i alt væsentligt ubeskadiget, sejlede det videre hjemefter, saaledes at det den 4de Oktober f. A. naaede Port Said. Den det ydede Hjælp og Tabet paa Ladningen løb dog op til en Sum af formentlig mellem 5000 og 7000 £ Sterling.

Efter Skibets Hjemkomst blev der optaget Søforhør her ved Retten angaaende Grundstødningen, og der er derpaa efter Ordre af Politidirektøren ved Overretssagfører V. Salomonsen som beskikket Aktor blevet anlagt Sag ved nærværende Ret mod „Siam"s daværende Fører: Kaptajn P. E. Glahn og dets 1ste Styrmand E. S. Thorkelin for ved den omtalte Lejlighed at have

gjort sig skyldige i Forhold, der faldt ind under Sølovens § 293, hvorved for Styrmand Thorkelins Vedkommende maa være ment Sølovens § 306 sammenholdt med § 293; Aktor har derhos samtidig med at paastaa dem dragne til Ansvar, som anført, fordret dem tilpligtede at betale Sagens Omkostninger, hvorimod der ikke er fremsat nogen Erstatningspaastand. De to Paagældende have under Sagen ladet møde ved af dem selv som Forsvarere antagne to Sagførere.

Under Sagen foreligger der efter det oplyste i det væsentlige følgende:

„Siam", som den 21de September f. A. henad Kl. 5 Eftermiddag havde passeret Aden, fik Kl. 12.55 Søndag den 22de September Morgen „Perim high light" Fyrtaarn i retvisende N. 53° V. og passerede derpaa gennem Bab el Mandeb øst om Perim Øen i ca. 1/4 Kvartmils Afstand fra denne saaledes at Skibet Kl. 2 1/2 Formidddag havde Øens Østpunkt: „Obstruction Point" med „the low light" og „the high light" over ét. Det var godt sigtbart Vejr med østlig, ikke videre stærk Vind baade da og i den nærmeste Tid efter (Vind og Sø: 2 à 3). Skibet havde forinden gaaet og gik vedblivende med fuld Fart: ca. 9 à 10 Knob i Timen. 1ste Styrmand, der havde havt Vagt fra Kl. 5—7 den 21de Eftermiddag, var Kl. 10 gaaet til Køjs; 3die Styrmand havde Vagt fra Kl. 7 til 12 Nat. Saa overtog 2den Styrmand Wulff Vagten fra Kl. 12 til Kl. 4. Kaptajnen var dog paa Broen, da Perim passeredes Kl. 2 1/2, og noget efter — ca. Kl. 2 3/4 — foretog han og samtidig 2den Styrmand en Pejling af en Stjerne, som de antog for Polarstjernen, og udregnede Kaptajnen paa Grundlag deraf, hvad han meddelte 2den Styrmand, som ikke selv foretog nogen Beregning, at der da havdes en devierende Misvisning af 7° Vest (4° V. Misvisning, 3° V. Deviation). Da der imidlertid paa de foregaaende Rejser paa omtrent det Sted kun havde været en devierende Misvisning af 5° V. og da man, som sagt, fordi det ikke da var ganske klart, ikke var sikker paa, at det var Polarstjernen, man havde iagttaget, besluttede Kaptajnen saa, for at holde sig paa sikker Side, at benytte denne sidste devierende Misvisning (5° V.). Da der fra Perim skulde styres N. 28° V. retvisende for at gaa, som det ønskedes, en 5 Kvartmil klar af „Mocca shoals", hvor Landet i ca. 40 Kvartmil nord for Perim skyder lidt ud mod Vest, beordrede Kaptajnen derfor, at der fra da af, d: fra Kl. 3 (— fra Kl. 2 1/2 til 3 havde der været styret forskellige Kurser —)

skulde styres N. 23° V. devierende. Han gik strax efter ned og gik til Køjs (Kl. ca. $3^1/_4$), idet han dog forinden mundtlig — der blev ikke tilført den efter Rhederiets Ordre ombordværende Natordrebog noget — vil have beordret 2den Styrmand til ikke blot, naar denne Kl. 4 afgav Vagten til 1ste Styrmand, at meddele ham, at der skulde styres den nævnte Kurs: N. 23° V. devierende med antagen 5° devierende Misvisning, men tillige, at han (1ste Styrmand) skulde tage Azimuther (eller: Azimuths), hvorved Kaptajnen vil have ment flere mellem Kl. 3 og 5), og om fornødent rette Kursen samt ikke komme Landet for nær og derhos varsko Kaptajnen, naar der var udløbet 40 Kvartmil fra Perim. 2den Styrmand Wulff vil dog, efter hvad han har forklaret, kun have forstaaet den saaledes ham af Kaptajnen givne Ordre derhen, at han, naar han afgav Vagten til 1ste Styrmand, skulde sige til denne, at Kursen skulde være devierende N. 23° V., idet den devierende Misvisning regnedes til 5° V., og at 1ste Styrmand skulde tage Azimuth (— ikke Azimuth{er —), uden Tilføjelse af naar, og om fornødent rette Kursen samt varsko Kaptainen, naar 40 Kvartmil vare udløbne (derimod intet om ikke at komme Landet for nær), — og kun i denne Form vil Styrmand Wulff have meddelt 1ste Styrmand, Ordren. 2den Styrmand tog ikke selv nogen yderligere Pejling paa Resten af sin Vagt, skønt det, om end letskyet, var stjerneklart nok dertil (om Polarstjernen da var at se, bemærkede han dog ikke), og der forefaldt intet mærkeligt under samme. Da han Kl. 4 gik ned og til Køjs, var Perim høje Fyr endnu i Sigte agterude.

1ste Styrmand Thorkelin har forklaret, at, da han Kl. 4 overtog Vagten, meddelte 2den Styrmand ham, at den styrende Kurs var devierende N. 23° V., idet der regnedes med 5° V. devierende Misvisning, saaledes, at han tillige omtalte, at Kaptajnen havde taget en Azimuth (— om Polarstjernen blev nævnt, var han ikke sikker paa —), der havde givet 7° V. devierende Misvisning. 2den Styrmand havde tillige sagt, at der skulde tages Azimuth, men med Tilføjelse: „paa Morgenstunden", og at Kursen skulde rettes, hvis det blev nødvendigt. Denne Meddelelse forstod han, efter sin Fremstilling, saaledes at der skulde tages Azimuth, som det sædvanlig skete ombord, ved Solopgang, o: omtrent Kl. 6. Han foretog derfor foreløbig ingen Pejling, uagtet det, samtidig med at det var letskyet og Horisonten noget diset, dog efter hans Mening var stjerneklart nok dertil, uden at han dog vil have bemærket Polarstjernen. Han havde endnu en

10 Minuter, efter at han kom paa Broen, Perims høje Fyr, der sædvanlig skal kunne ses i en Afstand af en 16 à 17 Kvartmil eller lidet derover, i Sigte, men foretog heller ingen nærmere Pejling af dette Fyr, idet han, da det havdes ret agterude, gik ud fra, at det befandt sig i S. 23° Ø. devierende.

Da Klokken var ca. 4¾ Morgen, bemærkede Styrmand Thorkelin en graa diset Stribe om Styrbord med en mørkere Tone ovenover samt, lidt agten for tværs, en enkelt højere Spids ragende op over den mørkere Tone, hvilket han selv antog var en Klippe i Land. Han, der vil have iagttaget den nævnte Stribe nøjere gennem Kikkert, antog den imidlertid kun for en Sky og foretog intet videre. — De tre Matroser, der samtidig havde Vagt, og hvoraf den ene var paa Udkig i Mastekurven, og en stod til Rors, havde ligeledes omtrent samtidig bemærket en lignende mørk Stribe om Styrbord, men ogsaa kun antaget den for en Sky. Det skal i Forbindelse dermed nævnes, at der under Sagen er fremkommet skriftlige Erklæringer fra en 4 Personer, som vare ombord, og ligeledes ved samme Tid omtrent havde set den omtalte Stribe, der gaar ud paa, at de tre ogsaa kun havde opfattet den som en Sky, den 4de derimod som Land, hvorhos det ogsaa skal nævnes, at Rorgængeren har forklaret, at han hele Tiden havde holdt den ham opgivne Kurs: devierende N. 23° V. nøjagtig, da 1ste Styrmand havde paalagt ham ikke at komme nordenfor samme, hvorhos Styrmanden, da Skibet et Øjeblik syntes at falde lidt af, paa en Bemærkning af Rorsmanden om, at det formentlig ikke ganske lystrede Roret, selv havde taget Rattet og vist ham, at dette dog var Tilfældet.

Kl. ca. 5¼ tog Skibet saa pludselig ganske sagte, men samtidig haardt Grunden. Da første Styrmand mærkede det, slog han strax „stop" til Maskinen og varskoede Kaptajnen, som øieblikkelig kom op, og blev der saa slaaet fuld Kraft bak, men, som anført, uden Resultat. Da Kaptajnen kom op, vil han strax, uagtet det endnu var mørkt, tydelig have set Land baade paa Bagbords Bov og langs hele Styrbords Side; han saa det som en lang, lav, mørk Stribe med en højere og lysere Stribe i Baggrunden, og saa han ligeledes et Bjerg: „Djebel Dubaab" (paa over 1000 Fods Højde) i sydøstlig Retning; 2den Styrmand, som strax efter kom op, blev øieblikkelig beskæftiget og saa derfor ikke noget. Skibet stod med Stævnen i N. 24° V.; dets Amning var 18′ 6″ for og 22′ 2″ agter, og Vandstanden var, hvor det stod, 18′ for og 23′ 6″ agter; det stod derhos en

lille Kvartmil fra Kysten og ca. 26 Kvartmil N. for Perim, som tidligere omtalt.

Som Skibet stod, var det kommet frem 6 Kvartmil østligere end beregnet og maatte derefter, da Kursen fra Perim uafbrudt havde været den samme, efter den udløbne Distance være kommet frem med en retvisende Kurs af omtrent N. 14 ° V. i Stedet for som beregnet N. 28 ° V. retvisende. Dette viste sig nu ogsaa at stemme med, at det op ad Dagen den 22de September ved Efterregning viste sig, at Kaptajnen ved en Fejltagelse havde paa Grundlag af den Kl. $2^3/_4$ samme Morgen tagne Azimuth udregnet, at der da havdes 7 ° vestlig devierende Misvisning i Stedet for 7 ° østlig devierende Misvisning. Den saaledes den nævnte Morgen i Virkeligheden foreliggende devierende Misvisning, der ikke strax var bleven opdaget, og til hvilken der derfor ikke var blevet taget Hensyn ved Sejladsen i de følgende noget over 2 Timer, stod imidlertid i bestemt Strid med de devierende Misvisninger, der, som allerede omtalt, vare blevne iagttagne omtrent paa samme Sted (tæt nord for Perim) paa Skibets 5 nærmest foregaaende Rejser hjemefter. Det maa i Forbindelse hermed bemærkes, at der ikke blot, medens „Siam" i de følgende Dage stod paa Grund, men tillige under dets Sejlads derpaa tilbage til Perim og derfra atter nordpaa gjennem det røde Hav ved en Række af Observationer uafbrudt fandtes meget betydelige Afvigelser i Deviationen fra, hvad der ellers var iagttaget paa den omhandlede Strækning, indtil Brokompasset den 1ste Oktober blev korrigeret, uden at det har vist sig muligt at faa oplyst, hvori det kan have været begrundet, idet der navnlig intet er fremkommet om, at det kunde hidrøre fra Genstande, der vare ombord i Skibet paa den Rejse. Det skal dog tillige i samme Forbindelse fremhæves, at Skibets 3 egentlige Kompasser, der alle havde været ombord fra 1898: nemlig Brokompasset og et Kompas agterude paa Halvdækket (begge fra Heckelmann efter Sir Thomsons System) og Kompasset i Styrehuset under Broen (et Spritkompas) ikke pleiede at blive sammenholdte indbyrdes (Haandstyreapparatet agterude plejede man at prøve en kort Tid hver Lørdag, men var det i al Fald ikke blevet prøvet siden 14de September), og at Brokompasset kun var bleven reguleret engang i 1899 i Middelhavet og engang i 1900 i det indiske Ocean (Kaptajnen, 1ste og 2den Styrmand havde alle været ombord i 3 Aar eller over).

Hvad nu det Spørgsmaal angaar, hvorvidt Kaptajn Glahn

og Styrmand Thorkelin, som paastaaet, ville være at drage til Ansvar efter Sølovens tidligere anførte Bestemmelser for deres Forhold ved den her omhandlede Lejlighed, skal Retten først med Hensyn til Kaptajn Glahn bemærke, at det selvfølgelig maa tilregnes ham som en Fejl, at han den 22de September f. A. om Morgenen foretog den omtalte Fejlregning efter Azimuthpejlingen, *og at* denne Fejl maa siges at være bleven den første Anledning til Grundstødningen, *samt at* han vel baade derved og ved, at han ikke gav sine derefter fremsatte Ordrer, naar han efter Situationen ansaa disse for rigtige, paa en mere omhyggelig Maade, og ved at han ikke i højere Grad end sket havde sikret sig Kompassernes Paalidelighed maa siges at have gjort sig skyldig i Mangel paa behørig Omtanke og at have vist noget for stor Tryghed i Henseende til Navigationen, men han findes dog ikke derved at have gjort sig skyldig i noget Forhold, der med Føje kan blive at henføre under Sølovens § 293, idet det særlig ikke, som Sted- og Veirforholdene vare, kunde siges at have været hans Pligt at blive længere paa Dækket, end det skete. Idet han saaledes bliver at frifinde for Tiltale, findes han dog at burde betale Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, derunder Halvdelen af Aktors Salær, til det Offentlige.

Hvad dernæst Styrmand Thorkelin angaar, findes der efter den Maade, hvorpaa Meddelelserne fra Kaptajnen maa antages at være blevne ham overbragte, ikke at kunne paalægges ham noget Ansvar for ikke at have efterkommet dennes Ordrer og for ikke at have sørget for en paalideligere Iagttagelse af Deviationen.

Derimod findes han at burde drages til Ansvar efter Sølovens § 306, sammenholdt med § 293, for den Uforsigtighed og Forsømmelse, som han maa siges at have gjort sig skyldig i derved, at han i Løbet af den $^1/_4$ til $^1/_2$ Time, hvori han havde den omtalte graa Stribe om Styrbord i Sigte, som senere utvivlsomt viste sig at være Land, hvad han, endmere under Hensyn til den af ham sete højere Spids, i alt Fald burde have tænkt sig Muligheden af, slet intet foretog for at afværge den Fare, der deraf kunde opstaa, enten ved at lodde, hvad Dybdeforholdene dér netop gjorde naturligt, selv om det skulde have medført Standsning af Farten, hvad det forøvrigt neppe vilde have gjort, eller ved at foretage en eller anden yderligere Observation eller ved dog at lade Kaptajnen varsko. Han skønnes derfor at burde anses med en Bøde til Statskassen af 200 Kr., hvorhos han ogsaa

vil have at tilsvare Sagens Omkostninger til det Offentlige for sit Vedkommende, derunder Halvdelen af Aktors Salær. Salæret til denne, hvis Sagførelse har været lovlig, bestemmes til 60 Kr.

Thi kendes for Ret:

Skibskaptajn P. E. Glahn bør for Tiltale af Aktor: Overretssagfører V. Salomonsen paa det Offentliges Vegne i denne Sag fri at være. Styrmand E. S. Thorkelin bør derimod til Statskassen bøde 200 Kr. De to Tiltalte bør derhos hver især for sit Vedkommende betale Sagens Omkostninger til det Offentlige, derunder hver 30 Kr. i Salær til Overretssagfører V. Salomonsen, hvis Salær i det hele fastsættes til 60 Kr.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

15.

Den kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn den 24de Februar 1902.

Aktieselskabet „Dampbaaden Bien" af Helsingør
(Overretssagfører Axel Damm)

mod

Kaptajn Rutenfeldt af Helsingborg.
(Overretssagfører Conradsen).

Medens et Dampskib i Helsingørs Havn er under Forhaling til Dokken, udbryder der Ild i et Rum forude. Ifølge Anmodning yder Slæbebaaden Assistance ved Slukningen af Ilden, der maa antages at være opstaaet ved Uforsigtighed af Folk fra Værftet, som havde Skibet under Reparation. Slæbebaaden fordrer Bjergeløn, men Retten mener ikke under de forhaandenværende Omstændigheder at kunne tilkjende saadan, idet der navnlig synes at være lagt Vægt paa, at Ilden lige saa let og hurtigt kunde være slukket ved Værftets Sprøite som ved Slæbebaadens.

Under nærværende Sag, der i første Instans er paadømt af Helsingørs Søret, have Appellanterne Aktieselskabet „Dampbaaden Bien" af Helsingør paastaaet Appelindstævnte Kaptain Rutenfeldt som Fører af Dampskibet „Everilda" af Helsingborg tilpligtet under Tvang af Exekution i nævnte Skib med staaende og løbende Gods, Inventarium m. v. at betale Appellanterne som Vederlag for Assistance ydet den 19de Februar 1901 ved Slukning af en ombord i ovennævnte Skib opstaaet Ildebrand 2000 Kroner eller et saadant Beløb, som Retten maatte bestemme, til-

ligemed Renter af Beløbet 5 % aarligt fra Stævningens Dato, den 18de Marts 1901 til Betaling sker.

Ved Sørettens Dom er Appelindstævnte — som det maa antages, i hans ovennævnte Egenskab, hvilket dog ikke tydeligt er udtrykt i Dommen, navnlig i dennes Konklusion — dømt til at betale Appellanterne 27 Kroner tilligemed Renter heraf som paastaaet.

Sagens Omkostninger, som begge Parter havde paastaaet sig tilkjendte, ere ved Dommen ophævede.

Appellanternes Paastand her for Retten gaar ud paa, at denne Dom forandres derhen, at Appelindstævnte dømmes overensstemmende med deres Paastand for Søretten, til hvilken de have føiet en subsidiær Paastand om Betalingens Fastsættelse ved Skjøn af uvillige Mænd udmeldte paa Appelindstævntes Bekostning.

Appelindstævnte paastaar principalt Stadfæstelse af Sørettens Dom.

Om de Omstændigheder, hvorunder den omhandlede Slukningshjælp blev ydet, fremgaar af Proceduren og de foreliggende Oplysninger følgende:

Ilden opkom om Eftermiddagen Kl. ca. $3^1/_4$ i et Rum paa Dækket i Skibets Forstavn, i hvilket Skibets Lanterner opbevaredes, og hvor der ogsaa henlaa en Del Tovværk og Seil, noget Tvist m. v. Skibet laa i Helsingørs Havn, hvor det var under Reparation ved det derværende Skibsværft. En Riggermester fra Værftet og en Del andre af dettes Folk vare ombord i Skibet, og Appellanternes Dampbaad „Bien", som var engageret dertil af Værftet, var, dengang Ilden opkom, ifærd med at forhale Skibet, som skulde ind i en Dok. Ilden, hvis Aarsag ikke er nøiere oplyst, men som, efter hvad Appelindstævnte uimodsagt har anført, var foranlediget af Værftets Folk, formentlig ved Optøning af et Rør — blev øieblikkelig bemærket og meldt til Riggermesteren, der sammen med Skibets Styrmand stod paa Kommandobroen. Riggermesteren raabte over til „Bien" om at komme og slukke Ilden med sin Slange. „Bien" bakkede hen paa Siden af „Everilda". Dens Sprøiteslange blev skruet til Rørledningen paa Baadens Damppumpe — og ca. 5 Minuter efter at der var raabt paa den — langet op til Værftets Folk paa „Everilda"s Dæk. Disse havde strax, da Ilden viste sig, bragt en Petroleumsbeholder, som stod i Rummet, ud og lukket Døren til dette, for at forhindre Ildens Udbredelse. Efter at have faaet „Bien"s Slange

ombord slukkede Folkene ved Hjælp af den Ilden ved at sprøite ind i Rummet, dels igjennem et Koøie, som til det Øiemed blev slaaet ind, dels igjennem Døren, som til dette Brug blev aabnet lidt. De blev i Løbet af ca. 3 Kvarter sprøitet tre Gange, efter Appellanternes Anbringende ca. 10 Minutter efter Appelindstævntes Anbringende nogle faa Minutter, hver Gang. Kl. 4 var man paa det rene med, at Ilden var fuldstændig slukket, og „Bien" fortsatte derpaa sit Arbeide med at forhale Skibet. Skaden, som bevirkedes ved Branden, beløb sig til 1094 Kroner — nemlig 479 Kroner til Istandsættelse af Lanternerne, hvis Glas sprang, 265 Kroner for andet løst Gods og 350 Kroner for Skader paa Skibet.

Det sees af de foreliggende Oplysninger, at der, strax da Ilden udbrød, blev gjort Allarm herom paa Værftet, nærved hvis Bolværk Skibet befandt sig, og at der blev truffet Foranstaltning til at gjøre Værftets Sprøite klar, men atter standset hermed, da man saa, at „Bien" var ved at gjøre sin Sprøite klar. Efter hvad der herom foreligger, maa det antages, at Værftets Sprøite vilde kunne have været bragt i Virksomhed omtrent ligesaa hurtigt som „Bien"s, og at Ilden derved vilde være bleven begrændset og slukket paa ligesaa fyldestgjørende Maade. Den ydede Hjælp har efter det foreliggende ikke medført nogen Fare eller nogen særlig Bekostning for „Bien", og det kan efter det foreliggende ikke antages, at der der derved er bevirket større Slid paa Baaden og dens Redskaber, end Bugseringen, hvortil den var engageret, i samme Tidsrum vilde have foraarsaget. „Bien" var engageret af Værftet for Timebetaling til at forhale Skibet — d. v. s. bugsere det og udføre Isbrydning, og Appellanterne have ikke beregnet sig Betaling hos Skibsværftet for de 3 Kvarter, hvori dette Arbeide var afbrudt paa Grund af Branden. Af Søretsdommen fremgaar det, at den har fastsat Appellanternes Vederlag hos Indstævnte for Pumpning- og Slukningsarbeidet til det samme Beløb, som vilde have tilkommet Appellanterne hos Værftet for det med dette akkorderede Arbeide i samme Tidsrum. Det er denne Fastsættelse, Appellanterne anke over, idet de gjøre gjældende, at den ved denne benyttede Maalestok er urigtig, og at Betalingen for det af „Bien" ydede Arbeide bør fastsættes efter samme Grundsætninger som Betalingen for en egentlig Bjergning.

Foreløbig bemærkes, at Appelindstævnte til Støtte for sin Paastand om Søretsdommens Stadfæstelse bl. a. har henvist til

de Anbringender, som han i første Instans havde fremsat til Støtte for sin dér nedlagte Paastand om fuldstændig Frifindelse, nemlig *dels* at Ydelsen af den omhandlede Hjælp overhovedet, efter dennes Beskaffenhed, ikke kunde begrunde noget Retskrav paa Vederlag, *dels* at ikke han men Skibsværftet er rette Sagvolder. Medens nu den første af disse Indsigelser findes klarligt ubeføiet, findes det, saaledes som Sagen foreligger nærværende Ret til Paakjendelse, ufornødent at gaa ind paa den sidstnævnte Indsigelse. Appellanternes Paastand om, at Fastsættelsen af Betalingen for den ydede Hjælp bør ske efter de samme Grundsætninger, som gjælde for Bestemmelsen af Bjergeløn, maa efter de Forhold og Omstændigheder, hvorunder Hjælpen blev ydet, anses for uhjemlet, og der findes heller ikke iøvrigt at foreligge noget, som kan give tilstrækkeligt Føie til at tilkjende Appellanterne et større Vederlag end ved Søretsdommen fastsat.

Som Følge deraf vil Søretsdommen, hvis Bestemmelse om Sagsomkostningerne tiltrædes, være at stadfæste, idet der dog i Dommens Konklusion vil være at optage en tydeliggjørende Tilføielse i Overensstemmelse med det ovenfor bemærkede.

Appelsagens Omkostninger, som begge Parter have paastaaet sig tilkjendte, ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Ingen Stempelovertrædelse sees at foreligge for Overretten.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande, saaledes at det idømte Beløb bliver at udrede af Appelindstævnte Kaptain Rutenfeldt af Helsingborg i hans ovenanførte Egenskab under Tvang af Exekution i Dampskibet „Everilda" af Helsingborg med Tilbehør.

Sagens Omkostninger for Overretten ophæves.

Det Idømte at udrede inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Indhold: 13. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Aktieselskabet Kellsall Brothers & Beeching mod Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet „Carl Rathkens" Rhederi. — 14. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Overretssagfører V. Salomonsen som Aktor mod Skibskaptajn P. E. Glahn og Styrmand E. S. Thorkelin. — 14. Den kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn: Aktieselskabet „Dampbaaden Bien" mod Kaptajn Rutenfeldt.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 5	Aargang III	1902

16.

Norges Høiesteret den 19de Marts 1902.

Slup „Avance"s Rederi
(O.R.Sagfører Gustav Heber til Prøve)

mod

Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab.
(Advokat Johnny Ramm.)

Slup „Avance" ligger fortøiet paa Kalvaags Havn, hvor det overseiles af Dampskibet „Sogn" med den Følge, at „Avance" synker. Dpsk. „Sogn"s Rederi sagsøges til Erstatning af den herved forvoldte Skade, men frifindes, idet Overseilingen ansees at være en Følge af at „Avance"s Ankerlanterne ikke havde brændt, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 11.*

Assessor *C. Hansteen:* Under nærværende Sag har Slup „Avance"s Rederi sagsøgt Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab til at udrede Erstatning for Skade, der er tilføiet derved, at Dampskibet „Sogn" Natten til 17de Januar 1898 paaseilede „Avance".

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Bergens Sjørets Dom af 9de Juni 1899.

Ved denne Dom blev Dampskibsselskabet frifundet for „Avance"s Tiltale og Processens Omkostninger ophævede.

Sjørettens Dom er af Slup „Avance"s Rederi ved Stævning af 8de December 1899 indbragt for Høiesteret, hvor der fra Appellantskabets Side er nedlagt saadan Paastand: At nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab tilpligtes til Slup „Avance"s Rederi at betale *principalt* — Kr. 9431.30 med 4 % aarlig Rente deraf fra 22de Juni 1898 til Betaling sker, — *subsidiært* Erstatning for den forøgede Skade, der blev Appellantskabet paaført derved, at det indstævnte Selskabs Skib „Sogn" efter den 17de Januar 1898 at have paaseilet „Avance", ikke ydede dette Skib lovbefalet Assistance, specielt undlod at slæbe det paa Grund efter Kollisionen, — at fastsætte ved Sjøretsskjøn, optaget paa det indstævnte Selskabs Bekostning, samt i begge Tilfælde at betale Sagens Omkostninger ved begge Retter.

Fra Dampskibsselskabets Side er nedlagt Paastand om, at Sjørettens Dom stadfæstes, og at Indstævnte hos Appellanten tilkjendes Procesomkostninger for Høiesteret.

Jeg er kommen til samme Resultat som Sjøretten og er i det Væsentlige enig i dens Begrundelse.

Hvad der for Sjøretten har været afgjørende, er, at den har antaget, at Sammenstødet maa tilskrives den Omstændighed, at „Avance"s Lanterne ikke ved Leiligheden var tændt. At saa forholder sig, har Sjøretten anseet bevist. Og jeg kan heller ikke finde andet, end at der foreligger fuldt Bevis herfor. De Forklaringer, som er afgivet af Dampskibets Mandskab, 1—6 Vidner under Sjøforklaringen i Bergen, saavelsom af en Passager med Dampskibet (ɔ: 1ste Kontravidne) gaar bestemt i den Retning, og det samme gjælder 12 og 13 Vidners Prov ved Sjøforklaringen i Kalvaag. At „Avance"s Lanterne har været tændt om Aftenen og har brændt tidligere paa Natten, er antageligt. Et Vidne, Løkhammer, Fører af Slup „Wergeland", som samtidig laa paa Kalvaag Havn, forklarer endog, at han har seet Lanternen paa „Avance" brænde saa sent som 10 à 15 Minuter før Sammenstødet. Men dette Prov er ensligt, og Forklaringens Rigtighed i dette Punkt er benægtet. Det maa i hvert Fald, som bemærket, ansees bevist, at Lanternen ikke brændte, da Dampskibet nærmede sig, og det er, som ogsaa af Sjøretten anført, en Mulighed for, at Lanternen kan være blæst ud netop før Dampskibet kom saa langt ind paa Havnen. Efter hvad der er oplyst, maa det antages, at Lanternen ikke har været fuldkommen solid, idet et Vidne forklarer, at det tidligere er hændt, at Lanternen er slukket, fordi der ikke var bundet noget under

Bunden paa den. Og at der den omhandlede Nat har været stærke Vindstød, kan skjønnes deraf, at ogsaa en af Lanternerne paa Bryggen noget senere blæste ud. Derved, at „Avance" laa paa Havnen, uden at dets Lanterne brændte, er der stødt an mod Plakat, indeholdende Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier af 16de Januar 1897, dens § 11, hvor det heder, at et Fartøi af under 46 Meters Længde, der ligger tilankers, skal forud, paa det Sted, hvor den bedst kan sees, dog ikke i større Høide over Skroget end 6 Meter føre en Lanterne, saaledes indrettet, at den viser et klart, ensartet og uafbrudt hvidt Lys, der er synligt hele Horizonten rundt i en Afstand af mindst 1 Kvartmil.

Appellanten mener imidlertid, at om end „Avance"s Lanterne ikke brændte, burde man fra Dampskibet alligevel have observeret Sluppen, og at det maa tilskrives Mangel paa Udkig, at man ikke blev opmærksom paa den. I den Anledning er der paaberaabt forskjellige Vidneforklaringer gaaende ud paa, at Fartøier, som laa paa Havnen uden Lanterner, kunde sees endog paa længere Afstand. Men med Hensyn hertil har Sjøretten gjort opmærksom paa, at disse Vidners Iagttagelser er gjort fra Land, og at det er en Kjendsgjerning, at man fra Land har langt lettere for at gjøre Iagttagelser ud mod den frie Horizont end omvendt. At der ikke skulde have været tilstrækkelig Udkig ombord i Dampskibet, er der ikke Grund til at antage. Paa Kommandobroen befandt sig Kapteinen, Lodsen og Rorgjængeren; paa Bakken var Baadsmanden og paa Halvdækket Andenstyrmand. Da man netop nærmede sig Bryggen og skulde anløbe den, er der ingen Grund til at betvivle, at man har holdt skarp Udkig forover, og naar Sluppen alligevel ikke blev observeret, maa det være, fordi det paa den Tid har været saa mørkt, disigt og regntykt, at Sluppen af den Grund ikke er bleven seet, uagtet det ikke har manglet paa Udkig. Et af de afhørte Vidner, 1ste Kontravidne, der, som anført, var med som Passager ombord i Dampskibet, har forklaret, at det var Storm, Øsregn og sydlig Vind. Paa Spørgsmaal, om han antager, at man ombord paa „Sogn" kunde blive opmærksom paa Sluppen, naar den var uden Lanterne, har han svaret bestemt: nei, Vidnet antager dette umuligt. Det er ogsaa forklarligt, at naar man ombord i et Fartøi, som har Lanterne og vel ogsaa andet Lys tændt, ser ud i Mørket, kan man have vanskelig for at opdage et Skib, der ligger forud, naar det ikke har Lanterne brændende.

Foruden at „Avance“ som anført laa uden tændt Lanterne, er der ogsaa en anden Omstændighed, at lægge Sluppens Vedkommende tillast, og det er, at Sluppen laa paa et meget uheldigt Sted i Havnen, nemlig der, hvor Dampskibene gaar, naar de skal lægge til Bryggen. Herom har det nævnte 1ste Kontravidne forklaret, at Dampskibet „Sogn“ styrede den sædvanlige Led til Bryggen, og da laa „Avance“ i Indseilingsleden. Dette Vidne har ligeledes provet, at „Sogn“ var det tredie Dampskib, som anløb Kalvaag, medens „Avance“ laa der paa Havnen. Et af de Dampskibe, som tidligere havde anløbet Kalvaag, havde maattet styre afveien for Sluppen. Herom har man en Forklaring fra 2det Kontravidne, Kaptein Simonsen; han siger, at han Søndag den 16de Januar Klokken 7¼ om Morgenen anløb Kalvaag. Der laa da et Fartøi i Nærheden af Dampskibsbryggen og lige i Indseilingslinien til denne, saa han maatte forandre Kurs for at gaa klar af det; han tilføier, at han anser det uforsvarligt at lægge sig med sit Fartøi saaledes, saamegetmere som der var god Anledning til at fortøie under søndre Land, hvor der er Fortøiningsfæstigheder. Det Fartøi, han saaledes forklarer sig om, maa have været Sluppen „Avance“. 12te Vidne under Sjøforklaringen i Kalvaag har forklaret, at Dampskibet „Sogn“, efter hvad Vidnet kunde se, gik saaledes som Baadene pleier i saadan Søndenvindskuling, og at „Avance“ laa iveien, eftersom Skibene pleiede at gaa under den Slags Kuling.

Appellanten har paaberaabt sig Sjøfartslovens § 223 og ment, at Dampskibet har overtraadt denne Bestemmelse, navnlig derved, at det ikke har hjulpet til at trække Sluppen ind paa grundere Vand. Jeg maa imidlertid være enig med Sjøretten i, at denne § ikke her med Føie kan paaberaabes. Det er efter min Mening klart, at der ikke fra Dampskibets Side er forholdt paa den Maade som forudsat i § 223 sammenholdt med § 294. Der blev ingen Anmodning om Hjælp rettet til Dampskibets Vedkommende, og Dampskibet er et velkjendt rutegaaende Skib, som umiddelbart efter Kollisionen lagde til Bryggen lige i Nærheden og blev expederet der. Der havde været god Tid til efter Sammenstødet, og før Sluppen sank, at henvende sig til Dampskibet med Anmodning om Assistance. Der hengik et Kvarters Tid, før „Avance“ sank, og Sluppens Folk saaes roende omkring i Baad, men der kan ikke sees at være rettet nogen Anmodning til Dampskibet om Assistance.

Jeg kan saaledes ikke se andet, end at Sjørettens Dom er

vel begrundet, og jeg stemmer for dens Stadfæstelse. Jeg finder ogsaa, at Appellanten maa betale Processens Omkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Slup „Avance"s Rederi, til Indstævnte, Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab, 300 — tre Hundrede — Kroner.

Assessor *Reimers:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *V. Scheel*, extraordn. Assessor, Byretsassessor Dr. *H. Scheel*, Assessorerne *Motzfeldt* og *Stang* samt Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

17.

Kongl. Majt.s Dom den 6te November 1901.

Sjöförsäkrings Aktiebolaget „Ägir"

samt

Stockholms Transport- och Bogserings-Aktiebolag.

Under bogsering från Stockholm till Luleå grundstötte den med tegel lastade prämen „Atlanta" i Gefle norra farled. Sjöförsäkrings aktiebolaget „Ägir", hos hvilket prämen och en del af lasten voro försäkrade, nödgades, i anledning af grundstötningen, utbetala visst belopp och yrkade i stämning till Stockholms Rådstufvurätt, att Stockholms Transport- och Bogserings aktiebolag, som anlitats att låta bogsera prämen, måtte ersätta försäkringsbolaget samma belopp, helst det ålegat befälhafvaren å bogserångaren att i okänd farled anskaffa lots. Transport- och bogseringsbolaget ansåg sig icke hafva warit dertill skyldig enär dess åtagna uppdrag endast warit att tillhandahålla bogsering eller drifkraft, samt befälhafvaren å bogserbåten i allt fall följt en å sjökort utprickad farled. Med afseende härå fann Rådstufvu Rätten sjöförsäkringsbolagets talan icke kunna bifallas. Svea Hofrätt gjorde deri ej ändring. Och Kongl. Majt., som väl ansåg befälhafvaren å bogserångeren hafva varit skyldig att vid tvekan i valet af farled anlita lots, fann med hänsyn till hvad i saken förekommit, det icke wara utredt att bemälde befälhafvare låtit

sådan vårdslöshet komma sig till last, att ersättningsskyldighet kunde åligga Transport och bogseringsbolaget, hvarföre K. Majt. gillade domstolarnes beslut. (Jemför no. 25 å 44 i årgången 1900 af denna Domsamling.)

Prämen „Atlanta", destinerad från Stockholm och Hornsättra till Luleå med last af tegel och bogserad af ångaren „Framåt", tillhörig Stockholms Transport- och Bogserings-Aktiebolag, stötte den 4 Oktober 1898 på grund i Gefle norra farled. Hvarken bogserångaren eller prämen var åtföljd af lots.

Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ägir", der såväl „Atlanta" som en del af dess last voro försäkrade, hade i anledning af grundstötningen fått utbetala tillhopa 4707 kr. 72 öre och instämde derefter till Stockholms Rådstufvu Rätt nämnda transport- och bogseringsbolag med yrkande att då grundstötningen skett genom ångaren „Framåt"s förvållande och samma bolag sålunda vore skyldigt att ersätta nämnde skada, detta bolag måtte förpligtas att till sjöförsäkringsbolaget utgifva sagda belopp jemte ränta och ersättning för rättegångskostnader.

Uti afgifven sjöförklaring och deröfver hörd inför Rådstufvu-Rätten uppgaf befälhafvaren å „Atlanta" att denna, som förut varit segelfartyg och således skarpkölad, under bogseringen från Gefle yttre redd, der ombyte af bogserbåt måst ske, i prickade farleden törnat hårdt och blifvit stående, under det att bogserkabeln sprungit. Sedan prämen blifvit af „Framåt" och en annan bogserångare tagen flott, och slutligen förtöjts vid Gefle kaj, hade, i följd af uppkommen läcka, pumpning som genast måst vidtagas, derefter intill dess lasten lossats, oafbrutet fortsatts. Prämföraren, som sade sig wara obekant med farvattnet utanför Gefle, hade efter grundstötningen erfarit att anledningen till denna varit, att „Framåt", som gått med full maskin, tagit orätt sida om den s. k. Djuphamnen.

Transport- och bogserings-Aktiebolaget bestred käromålet. Det uppdrag bolaget åtagit sig i fråga om „Atlanta" hade afsett ingalunda att lotsa densamma utan allenast att tillhandahålla densamma bogsering eller drifkraft för dess färd från Gefle till Luleå. Lotsningen af „Atlanta" hade dess rederi eller befälhafvare sjelf att ombesörja. Transportbolaget hade derföre icke begått någon försummelse i det uppdrag, som bolaget åtagit sig, och kunde sålunda icke heller blifva skadeersättningsskyldigt på grund af försummelse eller af något sitt förvållande. Dessutom vore det icke förhållandet att „Framåt" vid bogseringen afvikit från vanlig segelled, enär såväl norr som söder om den s. k.

Djuphamnsbojen i norra inloppet till Gefle ginge farled fram och befälhafvaren å „Framåt“, som gått i den södra farleden hade sålunda icke derutinnan begått någon felaktighet. Transportbolaget företedde tillika ett på Sjökartekontorets föranstaltande utgifvet sjökort öfver Geflebugten med specialkarta öfver inloppet till Gefle och anmärkte, hvad ock af Rådstufvu Rätten vitsordades, att å berörda specialkarta farled vore utprickad på ömse sidor om Djuphamnsgrundet.

Ett af sjöförsäkringsbolaget åberopadt vittne, Lotsen Nordin, med vidhållande af sin vid sjöförklaringen lemnade uppgift, intygade, att då han den 4 Oktober 1898, efter förrättad lotsning kommit hemseglande inemot Gefle, i närheten af Djuphamnsbojen han fått se bogserångaren „Framåt“ med „Atlanta“ och en annan pråm efter denna taga nämnda boj på orätt sida, i det „Framåt“ gått ungefär 2 kabellängder söder om nämnda grund i stället för att passera *norr* om bojen, der rätta farleden vore. Vittnet, som förgäfves sökt göra bogserångaren uppmärksam på den origtiga kurs, som styrdes, uppgaf vidare att sjökortet öfver Gefle skärgård, visserligen angåfve att segelled funnes såväl söder som norr om grundet vid Djuphamnsbojen, men att farvattnet i segelleden på *södra* sidan om bojen vore på grundaste stället endast 9 fot djupt och, ehuru längre åt söder något djupare, icke någonstädes kunde passeras af fartyg, som vore mer än 10 eller högst 11 fot djupgående fartyg. Fastän rännan söder om bojen å sjökortet vore utprickad som farled, vore den således användbar endast för mera grundgående fartyg. Sjökortet innehölle följaktligen icke tillräckliga anvisningar för att man med ledning blott deraf skulle kunna föra fartyg fram förbi grundet i fråga. Vid besök ombord å „Atlanta“ strax efter grundstötningen hade vittnet erfarit, att prämen, så lastad som den vid tilfället varit, legat 14 fot djupt. Det vore brukligt, att när lots tages för bogsering af pråm, lotsen hade sin plats ombord i prämen, derföre att rederiet för prämen vanligen vore den som i dylika fall tingade lotsen och denne alltid toge plats å det fartyg, för hvars räkning han anlitades. Häraf följde, att i händelse befälhafvare å bogserångaren icke egde kunskap om farvattnet, han hade att antaga lots.

Bolaget „Ägir“ åberopade hvad lotsen Nordin sålunda intyget och ansåg det alldeles sjelffallet, att det måste åligga befälhafvare å bogserfartyg att anlita lots för den händelse han icke vore fullt förtrogen med farleden, men fann det vara orim-

ligt, att det bogserade fartyget, synnerligast då det vore fråga om en pråm, som icke vore riggad eller hade egen maskin för dess framdrifvande skulle hafva att ombesörja lotsning, der sådan kunde finnas erforderlig. En lots skulle vid nämnda fall icke kunna göra någon nytta å en pråm. Dessutom hade sjölagen och förordningen angående lotsverket endast afseende å ång- och segelfartyg, men icke å pråmar.

Sedan Transportbolaget under åberopande af ett utaf Inspektören vid Lotsverket K. Dalman och Lotskaptenen C. Smith afgifvet intyg fortfarande erinrat att detsamma endast anmodats att för vist pris tillhandahålla en bogserbåt med tillräcklig maskinkraft för att släpa pråmen „Atlanta" till Luleå samt att bolaget genom tillhandahållande af en dylik bogserbåt fullgjort sitt åtagande, utan att något annat eller mera ålegat bolaget. meddelade

Rådstufvu Rättens dom den 25 Juni 1900, deruti yttrades:

Ehuru i saken vore upplyst att pråmen „Atlanta", medan densamma den 4 Oktober 1898 bogserades af Transport- och Bogserings-Aktiebolaget tillhöriga bogserångaren „Framåt" på resa från Hornsättra till Luleå med last af tegel, stött på grund i Gefle norra farled och lidit haveri, för hvilket Sjöförsäkringsaktiebolaget såsom försäkringsgifvare för pråmen och en del af lasten, nödgats utgifva tillhopa 4707 kroner 72 öre,

likväl och som beträffande de närmare omständigheterna vid grundstötningen blifvit utredt, att bogserångaren, hvilken i likhet med pråmen icke haft lots om bord, styrt en å Sjökartekontorets specialkarta öfver inloppet till Gefle söder om den s. k. Djuphamnsbojen utprickad farled, hvars otillräckliga djup icke funnits å sjökortet tydligt utmärkt, samt grundstötningen följaktligen härrört hufvudsakligen af försummelse att under passerandet af farleden taga lots;

alltså och då Transport- och Bogseringsbolaget icke, såvidt visats, i afseende å nämnda pråm åtagit sig annat än att under ifrågavarande resa bogsera densamma och detta åtagande icke, emot Transport- och Bogseringsbolagets bestridande och den af samma bolag förebragta bevisning, finge, på sätt sjöförsäkringsbolaget förmenat, anses hafva omfattat skyldighet för Transport- och Bogseringsbolaget att ansvara för pråmens lotsning,

kunde sjöförsäkringsaktiebolagets talan icke bifalles; och skulle samma bolag ersätta vederpartens rättegångskostnader med 325 kronor jemte protokollslösen.

Bolaget „Ägir" sökte ändring i Svea Hofrätt samt anförde, att enligt vedertaget bruk vore det bogseraren, som, om icke annat vore aftaladt, valde vägen för den bogserade och då vore det ju naturligt att han äfven vore ansvarig för att den valda leden vore tillräckligt djup för den bogserade farkosten. I förevarande fall hade Transport- och Bogseringsbolaget fått i uppdrag och jemväl åtagit sig att bogsera prämen „Atlanta" till Luleå och dervid hade ingenting aftalats om vägen utan hade det stått bolaget fritt att välja densamma. Af utredningen framginge att befälhafvaren å „Framåt" icke tagit kännedom om prämens djupgående; men icke desto mindre dragit fram densamma i en visserligen utprickad led, men hvars djup han dock icke kände. Om „Atlanta" varit skyldig att hålla lots, skulle befälhafvaren å bogserångaren hafva derom gjort framställning; men detta hade icke skett. Åberopande bolaget „Ägir" en Norges Høiesterets dom den 27 Febr. 1900, intagen under No. 44 i Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, år 1900.

Transport- och Bogserings-Aktiebolaget deremot yrkade fastställelse af Rådstuf Rättens Dom och ersättning för kostnaden i Hof-Rätten, samt åberopade till stöd för sin uppfattning en af Fredriksstads sjøret d. 26 Febr. 1900 afkunnad Dom, i nämnda Samling refererad under no. 25 samma år, der Rätten uttalat, att när en pråm, som är bemannad och styres med eget roder, bogseras, kan i brist på särskildt aftal det ej ställas större fordringar på bogserbåten med hänsyn till uppmärksamhet, manöverfärdighet och kännedom om farvattnet än man kan fordra af manskapet på det bogserade fartyget.

I *Dom den 31 December 1900* fann *Hofrätten* ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens Dom; och skulle sjöförsäkringsaktiebolaget ersätta vederpartens utgifter å saken i Hofrätten med 50 kronor.

Bolaget „Ägir" fullföljde sin talan hos Kongl. Maj.t och yrkade bifall till densamma jemte ersättning för rättegångskostnaderna, hvilket allt Transport- och Bogseringsbolaget bestred.

Sedan Nedre Revisionen i afgifvet betänkande hemställt om fastställande af Hof-Rättens Dom. yrkade *Konlg. Maj.t* i Högsta Domstolen uti Dom, utgifven den 6 November 1901.

Ehuru, såvidt handlingarne utmärkte, befälhafvaren å bogserångaren egt ensam afgöra, i hvilken riktning bogseringen skulle ega rum, samt han således, om tvekan upstått vid valet af farled, varit skyldig att anlita lots, fann Kongl. Maj.t likväl, med

hänsyn till hvad Rådstufvurätten anmärkt i fråga om den farled, der prämen stött på grund, det icke kunna anses utredt att bemälde befälhafvare låtit sådan vårdslöshet eller försummelse komma sig till last, att ersättningsskyldighet i saken ålåge Transport- och Bogseringsbolaget, samt pröfvade förty rättvist gilla domstolarnas beslut; och skulle, på sätt Nedre Revisionen hemställt, Bolaget „Ägir" ersätta sin vederpart kostnaderna å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

18.

Christiania Sjøret den 25de Marts 1902.

A. Krogh Apenes
(Adv. Schiander)

mod

Dampskibsselskabet Færder.
(Adv. Carl Lundh.)

I et Konnossement angives at være indladet bl. a. 568 Vinkeljern. Ved Udlosningen befindes der at mangle 187, og ved Undersøgelse viser det sig, at disse 187 Stkr. ikke har været afskibet. Rederiet ansees forpligtet til at erstatte efter Skjøn det Tab, der paaføres Modtageren ved, at han først en Maaned senere kommer i Besiddelse af disse 187 Vinkeljern. En Klausul om Ansvarsfrihed for Skipperens Feil refererer ikke til Ansvar for Forpligtelse, som Skipperen paatager sig i denne sin Egenskab. Eiheller befrier Klausulen „Antal ubekjendt" Rederiet for Ansvar, fordi Skipperen ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed maatte have seet, at Antallet var urigtig angivet i Konnossementet, jfr. *Sjøfartslovens § 145.*

Ved Konnossement dateret Grangemouth 4de Juli 1900 gav Føreren af Dampskibet „Scotland" tilhørende Dampskibsselskabet Færder Erkjendelse for at have for D. Colville & Sons indlastet 2485 Stænger og 89 Bundter Jern for at afskibes til Kristiania og der leveres til A. K. Apenes eller Ordre. I dette Parti var indbefattet 568 Vinkler, hvoraf der efter Ankomsten til Kristiania, som fandt Sted 7de Juli, viste sig at mangle 187. Den 13de Juli fik Apenes, der havde solgt det paagjældende Parti til Akers mekaniske Værksted, Meddelelse fra dette derom og meldte det strax til Selskabets herværende Expeditør. Der blev derpaa af

denne korresponderet med Selskabets Agent paa Afladningsstedet, hvorfra det imidlertid meddeltes, at ogsaa det manglende Parti var blevet indskibet. Apenes lod saa undersøge, om Partiet skulde være oplosset paa noget mellemliggende Anløbssted, og henvendte sig derefter til Afskiberne, og viste det sig tilsidst, at det manglende Parti paa Grund af en eller anden Feiltagelse ikke var nedbragt til Lastepladsen. Partiet blev saa endelig eftersendt og ankom hertil 11te August.

Da Apenes som Følge af denne Forsinkelse angivelig er paaført Tab, idet han gjør gjældende, at Akers Værksted paa Grund deraf har tilbageholdt af Kjøbesummen for vedkommende Leverance Kr. 1750.00, og at han har havt et Udlæg til Telegrammer i den Anledning af Kr. 17.95, hvilket han mener, Rederiet maa være forpligtet til at erstatte ham, har han ved Sjøretsstævning af 19de Januar 1901 sagsøgt Dampskibsselskabet Færder og efter forgjæves Forligsmægling paastaaet dette tilpligtet at betale ham Kr. 1767.95 med Renter og Omkostninger. Subsidiært har Citanten paastaaet Erstatningen fastsat ved Skjøn paa Indstævntes Bekostning. Han støtter sin Paastand dels paa den feilagtige Angivelse i Konnossementet, dels paa de urigtige Meddelelser, han efter Skibets Ankomst hertil modtog fra Selskabets herværende Expedition om, at det hele i Konnossementet angivne Parti var indtaget i Skibet paa Afladningsstedet.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tilkjendelse af Forsvarsomkostninger.

Retten skal bemærke: Forsaavidt Indstævnte har gjort gjældende, at der ikke er den fornødne Aarsagssammenhæng mellem den feilagtige Anførsel i Konnossementet og den stedfundne Forsinkelse, kan Retten ikke finde det videre tvivlsomt, at Indstævnte heri ikke kan gives Medhold. Det er saaledes for det første netop denne feilagtige Angivelse, som bevirker, at Citanten ikke strax bliver opmærksom paa, at endel af det Vareparti, som han venter, mangler. Og efterat han har faaet den ovennævnte Meddelelse fra Akers Værksted, er det atter Konnossementets Urigtighed det skyldes, at man ikke strax er i Stand til at konstatere, hvor den begaaede Feil er at søge. Dette fremgaar allerbedst af de Eftersøgninger, som efterpaa anstilles dels gjennem Citanten selv, dels gjennem Indstævnte. Der synes ikke saa meget at være Føie til at se et nyt Grundlag for Indstævntes Ansvar i de Meddelelser, hvori Indstævnte, efterat have modtaget Melding om den forefundne Mangel, for-

sikrede, at hele det i Konnossementet angivne Vareparti var blevet indskibet, som snarere kun en Bekræftelse paa, at Konnossementet paa alle Hold var egnet til at fremkalde Vildrede. Det kan derfor heller ikke lægges Citanten tillast, at han ikke strax reklamerede hos Afskiberne, ligesom heller ikke Konnossementsudstederens (eller Rederiets) Ansvar kan paavirkes deraf, at der muligens foreligger erstatningsforpligtende Forsømmelse fra Afskiberens Side. Citanten antages i Virkeligheden, efterat han saa snart som muligt havde afgivet Melding til Indstævnte om den forefundne Mangel, at have gjort alt, hvad der fra hans Side kunde fordres. Det maatte derefter blive Indstævntes Sag at skaffe Rede paa, hvor Feilen fandtes, og saa længe som indtil det skede, maatte Indstævntes Ansvar vedblive. Det maa, efter hvad der foreligger, ansees paa det rene, at der ikke er skeet nogen Forsinkelse med Eftersendelse af den manglende Del af Partiet, efterat det var konstateret, at dette ikke var nedbragt til Lastepladsen af Afskiberne. Den eneste Forsinkelse, som ikke er at tilskrive Konnossementets urigtige Angivelse, bliver da den, som er en Følge af, at det manglende Parti maatte have ventet paa næste Dampskibsleilighed efter det øvrige Partis Afsendelse, idet det af Citanten uimodsagt er anført, at der, om det strax var opdaget, hos hvem Feilen laa, vilde have været Anledning til at faa det manglende eftersendt med paafølgende Uges Ruteskib.

Men dernæst har Indstævnte gjort gjældende, at der ved forskjellige i Konnossementet indtagne Klausuler netop er fraskrevet saadant Ansvar, som der her er Spørgsmaal om.

Forsaavidt der henvises til, at der i Konnossementet fraskrives Ansvar for Feil af Skibets Fører, finder man dog, at denne Indstævntes Indsigelse maa forkastes allerede af den Grund, at vedkommende Klausul ikke dækker det foreliggende Tilfælde. En saadan Klausul, der fritager for det af Fragtkontrakten naturlig følgende Ansvar, maa fortolkes strængt, og kan Retten derefter ifølge den hele Sammenhæng ikke finde, at den omfatter videre end hvad der vedrører Skibsførerens Pligter med Hensyn til Skibets Navigering og hvad dermed nærmest staar i Forbindelse, men derimod ikke hans Stilling som Rederiets Forretningsfører, som den, der forpligter Rederiet med sine Retshandler.

Mere tvivlsom kunde Betydningen af den anden af Indstævnte paaberaabte Konnossementsklausul: „Vægt, Maal, Indhold, Antal, Mængde og Værdi ubekjendt“ forekomme. Retten

vil forøvrigt her strax bemærke, at forsaavidt det er gjort gjældende, at det skulde være engelsk, ikke norsk Ret, som her maatte komme til Anvendelse, findes denne Betragtning ikke at kunne gives Medhold, bortseet fra, at den engelske Rets Standpunkt i paagjældende Henseende heller ikke er nærmere dokumenteret. I det foreliggende Tilfælde er baade Skibets Nationalitet og Bestemmelsesstedet norske, og antages det da stemmende med, hvad der almindelig er antaget og hvad der naturlig nærmest maa ansees som Parternes Forudsætning, at det er norsk Ret, som kommer til Anvendelse. Efter norsk Ret findes imidlertid den paagjældende Klausuls Gyldighed at maatte ansees udelukket ved Sjøfartslovens § 145. Det maa nemlig i det foreliggende Tilfælde antages, at Godset, som det der heder, enten er „modtaget efter Tælling", eller at Skibsføreren ved almindelig Opmærksomhed havde maattet se, at det, som indladedes, ikke stemmede med hvad der indførtes i Konnossementet. Dette maatte have kunnet kontroleres alene ved Notering efterhvert som Varerne bragtes ombord. Antallets Størrelse kan heri ikke bevirke nogen Forandring. Det er forøvrigt ogsaa at lægge Mærke til, at der af Skibets Vedkommende, da det efter Ankomsten hertil opdagedes, at endel af Partiet manglede, ikke paaberaabte den heromhandlede Klausul, men tvertimod paastod, at det hele Parti virkelig var indskibet, altsaa som noget, de ikke fragik at have Kjendskab til.

I Henhold til det anførte, findes Indstævnte at maatte være ansvarlig ligeoverfor Citanten for, at de omhandlede 187 Vinkler istedenfor at ankomme hertil i den første Halvdel af Juli 1900 først modtoges 11te August og at være forpligtet til at erstatte ham det Tab, der maa ansees ham forvoldet ved denne Forsinkelse. Det skal her yderligere bemærkes, at det efter det oplyste ikke kan antages, at Citanten vilde have havt Anledning til at skaffe sig det manglende andenstedsfra til noget tidligere Tidspunkt end det blev eftersendt fra Afskiberen.

Erstatningen antages at maatte blive at fastsætte ved Skjøn af uvillige Mænd, idet det vistnok maa ansees sandsynligt, at Tab er lidt, medens man paa den anden Side mod Indstævntes Benægtelse ikke finder uden videre at kunne godtage det af Citanten paastaaede Beløb, da det ikke er nærmere angivet, hvorledes Beløbet fremkommer og heller ikke godtgjort, at Citanten ligeoverfor Akers Værksted har været forpligtet til at finde sig i den skeede Afkortning. Skjønnet vil efter Citantens Paastand

være at optage paa Indstævntes Bekostning, hvorimod der ikke fra deres Side er reist nogen særlig Indsigelse. Citanten vil forøvrigt være at tilkjende Renter af Erstatningsbeløbet fra Paastævningen.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibsselskabet Færder bør til Citanten A. Krogh Apenes betale Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning for det Tab, der er ham paaført som Følge af, at 187 Vinkler af det under Sagen omhandlede Vareparti istedenfor i den første Halvdel af Juli 1900, først ankom til Kristiania den 11te August næstefter. Skjønsbeløbet at forrente med 4 — fire — af Hundrede aarlig fra 19de Januar 1901 til Betaling sker.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{26}/_{3}$ 1902. *M. Ebbell.*

$^{26}/_{3}$ 1902. *C. Zernichow.*

$^{27}/_{3}$ 1902. *H. F. Schetelig.*

19.

Kongl. Maj.ts Dom den 13 Mars 1902.

Firman J. G. Swartz i Norrköping

och

Befälhafvaren å ångfartyget „Aysgarth" Sjökaptenen K. J. Smith.

Angående yrkadt afdrag å frakt till följd af ökade lossningskostnader.

Uti ett med det under No. 28, sid 126 i denna samling för år 1900 likartadt mål rörande kostnaderna för lossning af ett til firman J. G. Swartz i Norrköping med ångfartyget „Aysgarth" afsändt parti hvete om 477 895 kilogram, meddelade Göta Hofrätt Dom samma dag eller den 12 April 1900, dervid Hofrätten, lika med Rådstufvurätten i Norrköping, förklarade firman hafva warit oberättigad att såsom skett från fraktbeloppet afdraga de — i följd af att fartyget under den då rådande väderleken icke kunnat angöra Norrköpings hamn — uppkomna ökade lossningskostnader som drabbat firman; Firman förpligtades derföre att till fartygsbefälhafvaren Smith genast utgifva omstämda 1639 kronor 30 öre jemte ränta och ersättning för rättegångskostnaderna.

Firman J. G. Swartz sökte ändring hos Kongl. Maj.t och yrkade ogillande af Smiths talan; men med bifall till Nedre Revisionens hemställan pröfvade Kongl. Maj.t, med afslag å firmans begäran om vittnesförhör, rättvist fastställa Hofrättens Dom.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

I Juli 1900 udkom:

„Befragtningsklausuler og Havarier", Haandbog, udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Bestyreren, *Johs. Jantzen*, cand. jur., med Bistand af Advokat *Carl Lundh*, Christiania, og Formanden i Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, Skibsreder *D. Torm*, Kjøbenhavn.

En svensk Udgave ved Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, er senere udkommen.

Bogen har hos alle Skibsfartsinteresserede faaet en meget velvillig Modtagelse og vundet megen Anerkjendelse.

Bogen faaes hos de fleste af Foreningens Agenter i Skandinavien samt ved Henvendelse til Foreningens Kontor, Kirkegaden 5, Christiania, eller for den svenske Udgaves Vedkommende hos Herr Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm.

Bogen omfatter ca. 250 Sider 8vo. Prisen er Kr. 5.00 pr. Exemplar indbundet.

---

*Indhold: 16. **Norges Høiesteret:** Slup „Avance"s Rederi mod Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab. — 17. **Kongl. Maj.t:** Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" mot Stockholms Transport- och Bogserings-Aktiebolag. — 18. **Christiania Sjørets:** A. Krogh Apenes mod Dampskibsselskabet Færder. — 19. **Kongl. Maj.t:** Firman J. G. Swartz mot Befälhafvaren å ångfartyget „Aysgarth", Sjökaptenen K. J. Smith.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 6	Aargang III	1902

20.

Kongl. Maj.ts Dom den 16 Augusti 1901

Axel Björkman såsom redare för briggen „Diana"

och

Grosshandlaren Oscar Wernlund.

Sedan redaren för briggen „Diana" enligt certeparti bortfraktat nämnda fartyg att afsegla från Värtan eller Stocksund till Sundsvall med last af räls, hade fartyget, som i certepartiet uppgifvits wara väl försedt och utredt, vid verkställd besigtning befunnits icke vara i sjödugtigt skick. Då redaren icke kunnat fullgöra certepartiet samt icke ens påståtts eller kunde antagas att ifrågakomna bristfälligheter å fartyget uppstått efter fraktaftalets ingående samt det drÖjsmål som för reparationen uppstått ej kunde anses hafva vållats af någon sådan i 111 § Sjölagen afsedd omständighet, som det ej berott på redaren eller fartygets befälhafvare eller besättning att afvärja, dömde Stockholms Rådstufvu Rätt, efter stämning, redaren att såsom skadeersättning för icke uppfyllandet af certepartiet att till befraktaren utgifva det kalkylerade fraktbeloppet.

Såväl Svea Hofrätt som äfven Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvu Rättens Dom.

Kongl. Maj.ts Dom uti den til Kongl. Maj.ts öfverseende från Dess och Rikets Svea Hofrätt genom ordentligt sökande

komna sak emellan Axel Björkman, sökande, samt Grosshandlaren Oskar Wernlund, svarande,

angående Wernlunds efter stämning vid Stockholms Rådstufvurätt förda talan, att enär, efter det Björkman i egenskap af redare för briggen „Diana" enligt certeparti den 30 Oktober 1899 till Wernlund bortfraktat nämnda fartyg att afsegla från Värtan eller Stocksund till Sundsvall med last af cirka trehundra ton räls mot en betingad frakt af fyra kronor femtio öre för hvarje ton om ettusen kilogram, fartyget, hvilket i certepartiet uppgifvits vara väl försedt och utredt, vid en den 10 November nämnda år verkställd besigtning befunnits icke vara i sjödugtigt skick, samt Björkman till följd deraf icke kunnat fullgöra certepartiet, det måtte varda Björkman ålagdt att personligen samt med fartyg och frakt, enligt bestämmelse i certepartiet, såsom skadeersättning till Wernlund utgifva det kalkylerade fraktbeloppet ett tusen trehundrafemtio kronor jemte ränta;

uti hvilken sak Rådstufvurätten, der parterna å ömse sidor fordrat ersättning för rättegångskostnaden, genom dom den 25 Maj 1900 utlåtit sig, att emedan upplyst vore, att Björkman såsom redare för briggen „Diana" enligt certeparti den 30 Oktober 1899 bortfraktat nämnda, vid Arholma då liggande fartyg till Wernlund och dervid förbundit sig att, efter skedd lossning i Stockholm, låta fartyget, som uppgifvits vara väl försedt och utredt, afsegla till Värtan eller Stocksund för att derstädes för befraktarens räkning intaga en last af cirka trehundra ton räls för att densamma til Sundsvall öfverföra och utlossa mot en frakt af fyra kronor femtio öre för hvarje ton om ettusen kilogram samt — om än efter lossning af den last, fartyget vid fraktslutet innehaft, fartyget vid en af Björkman föranstaltad, den 10 November 1899 verkställd besigtning befunnits hafva spår af mycket läckage samt drifning och öfverhalning af fartygets däck och yttre bordläggning till följd deraf måst före den aftalade resan företagas — Björkman emellertid, enligt hvad jemväl vore upplyst, icke allenast fördröjt lastningen under den för reparationen af fartyget nödvändiga tid, hvilket dröjsmål för öfrigt, vid det förhållande att ej ens påståtts eller kunde antagas, att ifrågakomna bristfällighet å fartyget uppstått efter fraktaftalets ingående, ej kunde anses hafva vållats af någon sådan i 111 § Sjölagen afsedd omständighet, som det ej berott på Björkman eller fartygets befälhafvare eller besättning att afvända, utan äfven

allt fortfarande underlåtit att å lastningsort tillhandahålla Wernlund fartyget för lastning och sålunda brutit ifrågavarande certeparti;

ty och som, såvidt visadt vore, Wernlund ej afstått från anspråk på fraktaftalets fullgörande; altså och då Wernlund, hvilken, vid det förhållande att Björkman ej ens påstått, att vid den tid, då certepartiet skolat fullgöras, annat lämpligt fartyg för bortfraktande af ofvan omförmälda varuparti blifvit genom Björkmans försorg ställdt till Wernlunds förfogande eller utan ökad kostnad eljest varit å lastningsorten för Wernlund att tillgå, äfvensom på grund af hvad för öfrigt uti saken förekommit måste antagas hafva genom ofvannämnda certepartibrott tillskyndats skada, vore, enligt stadgande i certepartiet att skadeersättning för icke uppfyllande deraf skulle utgå med det kalkylerade fraktbeloppet, berättigad att af Björkman såsom skadestånd utbekomma frakten för den i certepartiet uppgifna myckenhet af „cirka" trehundra ton räls, hvilken frakt med beräkning att lasten sålunda i öfverensstämmelse med 8 § i de af Stockholms Börs år 1868 gillade handelsbruk skolat utgöra minst tvåhundraåttiofem ton, uppginge till ettusentvåhundraåttiotvå kronor femtio öre,

förpligtades Björkman att genast mot qvitto till Wernlund utgifva nämnda belopp ettusentvåhundraåttiotvå kronor femtio öre jemte fem procent årlig ränta deraf från stämningsdagen den 19 December 1899 till dess betalning skedde; och skulle Björkman godtgöra Wernlunds kostnader å saken med etthundratre kronor femtio öre tillika med hvad Wernlund visade sig hafva utgifvit till lösen af Rådstufvurättens protokoll i saken;

hvarefter Hofrätten, der Björkman efter vad sökt ändring, enligt dom den 31 December 1900 ej funnit skäl att i Rådstufvurättens dom göra ändring samt förpligtat Björkman att ersätta Wernlund dennes kostnader å saken i Hofrätten med fyrtio kronor jemte hvad Wernlund visade sig hafva utgifvit i lösen för Hofrättens dom;

deruti Björkman i underdånighet yrkat ändring, som Wernlund bestridt, hvarjemte parterna å ömse sidor framstält anspråk på ersättning för kostnaderna å saken hos Kongl. Maj.t;

med Kongl. Maj.ts Högsta Domstol besluten; Gifven Stockholms slott den 16 Augusti 1901. Kongl. Maj.t har i nåder låtit Sig föredragas handlingarna i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande Björkman ersätta veder-

parten hans kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med etthundra kronor jemte hvad som åtgår till lösen af Kongl. Majt.s dom. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Maj.ts Sekret.

Ivar Ernberg.

21.

Kongl. Maj.ts Dom den 20 November 1901

H. G. Söderbergs importaktiebolag

och

Ångbåtsbefälhafvaren Geo. R. Byers

I certeparti hade befraktaren tillförbundits att lasten skulle tagas från fartygets sida utan kostnad eller risk för fartyget, hvarjemte öfverenskommits att lasten skulle, om vädret det tilläte, lossas på 5 arbetsdagar med skyldighet för befraktaren att om fartyget längre uppehölles, betala öfverliggedagsersättning med vist belopp.

Då lossningen upptog en tid af 7 dagar yrkade fartygets befälhafvare sådan ersättning under förmenande att lastemottagaren ensam warit skulden till dröjsmålet. Som genom vittnen styrktes att den vid lossningen rådande svåra väderleken med åtminstone en dag fördröjt lossningsarbetet ålade Stockholms Rådstufvu Rätt lastemottagaren att utgifva ersättning för en öfverliggedag med uträknadt belopp. Detta beslut har fastställts af såväl Svea Hof-Rätt som Kongl. Maj.t.

Genom ett den 14 December 1898 upprättadt certeparti emellan Wm. Brown Atkinson & Co. såsom redare för ångfartyget „Milan" samt Pyman Bell & Co. såsom ombud för befraktarne H. G. Söderbergs import-aktiebolag, hade öfverenskommits att fartyget skulle från Hull till Stockholm föra en last stenkol och i Stockholm aflemna lasten vid sidan af något fartyg eller varf eller flytande depot eller i prämar enligt order; att lasten skulle tagas från fartygets sida utan kostnad eller risk för fartyget och att lasten skulle, om vädret det tilläte, lossas på

5 arbetsdagar med skyldighet för befraktarne att, om fartyget längre upphölles, betala en öfverliggetidsersättning af 16 shillings 8 pence i timmen; sedan fartyget under befäl af Geo. R. Byers kommit til Stockholm med en last af 1653 tons kol, hade lossningen af lasten börjats Torsdagen den 12 Januari 1899 kl. 2 e.m. och fortgått alla dagar med undantag af hela Söndagen den 15 och Tirsdagen d. 17 Januari efter middagen samt afslutits Fredagen den 20 Januari kl. 6,15 e.m. och sålunda fortgått sammanlagdt 7 dagar.

Ångbåtsbefälhafvaren instämde bemälde import-aktiebolag såsom lastemottagare till Stockholms Rådstufvu Rätt och yrkade, att bolaget måtte förpligtas att för nämnda öfverliggetid till honom utgifva 20 pounds British sterling eller motsvarande belopp i svenskt mynt jemte ränta.

Bolaget bestred Byers talan enär i certepartiet ingenstädes stadgades att mottagarne skulle ombesörja lossningen, hvars mest väsentliga moment vore lossandet af lasten ur fartyget och förandet af densamma till fartygets sida. Lossningen af ifrågavarande kollasten hade icke heller verkstälts af bolaget utan af stufvare, som anskaffats genom fartygets befälhafvare. Lastemottagarne hade för lossningen endast tillhanda hållit pråmar.

Byers deremot ansåg att enligt certepartiet lossningen af lasten ålegat bolaget, som också verkställt densamma. Fartyget vore skyldigt att bringa lasten till relingen, men lastemottagarne hade att fortskaffa den vidare derifrån; och detta sednare förfarande vore just lossning. Certepartiet begagnade aldrig ordet lossa, när det gälde bortfraktarnes skyldigheter, utan då användes ordet *aflemna*. Orden lossa och lossning begagnades deremot om befraktarnes åliggande. Byers åberopade särskildt bestämmelsen derom att *befraktarne* skulle betala liggedagsersättning, om fartyget uppehölles längre än 5 arbetsdagar. Bolaget hade icke ens påstått att fartyget ej fullgjort sina skyldigheter att oafbrutet aflemna lasten.

För att styrka, det bolaget orsakat dröjsmålet med lossningen, åberopade Byers såsom vittne Styrmannen Baude. Denne hade förestått utlossningen af ifrågavarande kollast. Han intygade, att lossningen fördröjts högst betydligt af flera omständigheter. En afsevärd tidsutdrägt orsakades deraf, att på lastemottagarens föranstaltande största delen af lasten skulle vägas i korgar innan den från fartyget störtades i pråmar; vidare hade vid vissa tillfällen tillräckligt manskap ej funnits för den använda pråmens

skötsel. Vid lossningen af en del utaf lasten hade på föranstaltande af lastemottageren tillgått så, att i stället för ränna för kolens störtande i pråm, begagnets en s. k. harpa, genom hvars spjelor kolstybben nedfallit i en för detta ändamål derunder placerad pråm; derest vägning af lasten från det största af fartygets rum ej förekommit, tillräckligt prårnfolk funnits att tillgå och lämpligare anordningar för lossningen för en del af lasten varit af lastemottagaren vidtagna samt om tjenlig väderlek under lossningen varit rådande hade, enligt vittnets åsigt, lasten ifråga kunnat lossas på 5 dagar i stället för 7 dagar, som nu erfordrats: dock kunde otjenliga väderleken i och för sig ej hafva försenat lossningen med mer än högst en dag.

Stufveriarbetaren Holm, hvilken jemväl åberopades af fartygsbefälhafvaren såsom vittne intygade äfven, att dröjsmål uppstått genom harpning af en del utaf kolpartiet och användningen af en altför stor och hög s.k. träkolspråm, som varit svårare att manövrera än en vanlig kolpråm. Derjemte försvårades manövreringen af prårnarne af is och strömsättning, hvartill komme att vid lossningen synnerligt hårdt väder rådde, så att wincharne å fartyget gingo trögt och arbetet derigenom icke kunde bedrifvas med sådan fart som under vanliga förhållanden; och uttalade äfven detta vittne den meningen, att lossningen af kollasten skulle hafva kunnat ske på en dag kortare tid, derest icke harpning och vägning af kolen företagits.

Bolaget å sin sida åberopade såsom vittnen en arbetsförman och en arbetare, hvilka för bolaget varit närvarande vid lossningen af lasten. Dessa båda intygade att hvarken vägningen eller harpningen af kolen kunnat försena lossningen, hvilken icke heller fördröjdes af brist på arbetsfolk eller af olämplig material utan endast af den vid tilfället rådande, synnerligen hårda och för lossningsarbetet olämpliga väderleken. Dertill komme den starka strömsättningen jemte isgång, som försvårade prårnarnes manövrering intill fartyget.

Rådstufvu Rätten meddelade *Dom den 27 Mars 1900* och enär ostridigt vore att Byers gjort allt hvad på honom ankommit för att inom den i certepartiet bestämda lossningstid få lasten bringad till fartygets sida, men genom hvad i saken hörda vittnen berättat vore upplyst att till följd af otjenlig väderlek under lossningsarbetet lossningen fördröjts åtminstone *en* af de två dagar som utöfver den bestämda lossningstiden åtgått för lossnings-

arbetets fullgörande, för hvilket dröjsmål befraktaren enligt certepartiet icke varit ersättningsskyldig;

ty och som bolaget icke, mot hvad Styrmannen Baude och Stufveriarbetaren Holm i saken vittnat, styrkt att den otjenliga väderleken i vidare mån än ofvan nämnts vållat dröjsmålet i lossningsarbetet, utan fastheldre finge anses utredt att det ytterligare dröjsmålet i nämnda arbete vållats genom harpning och vägning af lasten, hvilka åtgärder vidtagits på föranstaltande af bolaget, samt bolaget såsom befraktare och mottagare af lasten sålunda måste anses skyldig utgifva ersättning för *en* öfverliggedag;

alltså och då enligt det i saken företedda utdrag ur ångfartyget „Milan"s dagbok lossningsarbetet i allmänhet pågått från kl. 7 förmiddagen till kl. 6 eftermiddagen, och arbetsdag sålunda kunde beräknas till 11 timmar;

pröfvade Rådstufvu Rätten rättvist på det sätt bifalla Byers talan, att bolaget förpligtades att mot qvitto till honom genast utgifva 9 pounds 2 shillings 6 pence engelsk sterling antingen i nämnda myntslag eller i svenskt mynt efter den kurs å vexlar, stälda att betalas vid uppvisandet, som betalningsdagen å Stockholms börs gälde, jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen tills betalning skedde;

och skulle bolaget godtgöra Byers rättegångskostnad med skälige ansedda 300 kronor, tillika med det belopp, Byers erlagt till lösen af Rådstufvu Rättens protokoll i saken.

En ledamot war skiljaktig och då dröjsmålet med lastens lossande syntes hufvudsakligen hafva föranledts af den till lossningsarbetet otjenliga väderleken samt dröjsmål, förorsakadt af nämnda anledning, icke enligt certepartiet medförde skyldighet för bolaget att utgifva ersättning för öfverliggedagar, fann för sin del den af Byers i saken förda talan icke kunna bifallas; dock skulle enligt samma rättsledamots mening parterne sjelfve vidkännas sina å saken hafda kostnader.

Bolaget sökte ändring i Svea Hof Rätt och yrkade på de af bolaget förut anförda skäl att Byers talan måtte till alla delar ogillas; men Hof Rätten fann i Dom den 27 Juli 1900 ej skäl att göra ändring i Rådstufvu Rättens Dom i hvad talan deremot fullföljts.

Äfven å Hofrätten var en ledamot af skiljaktig mening och pröfvade på anförda skäl rättvist befria bolaget från detsamma ålagd ersättningsskyldighet men qvittade rättegångskostnaderna.

Mot Hof Rättens Dom fullföljde bolaget talan hos Kongl. Maj.t, som i Dom den 10 November 1901, med bifall till

Nedre Revisionens betänkande, fastställde Hofrättens Dom och förpligtade bolaget att ersätta Byers kostnaderna å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Kongl. Maj.ts Dom.

Justitierådet *Thollander* yttrade: Som Byers icke mot bolagets bestridande styrkt att lossningen af ifrågavarande parti kol fördröjts vare sig genom försummadt utförande af någon åtgärd, som för lastens lossande ålegat bolaget eller genom det förfarande som på föranstaltande af bolaget vid lossningen iakttagits, utan af hvad i saken förekommit framgår, att sagda dröjsmål, hufvudsakligen föranledts af otjenlig väderlek, men dröjsmål, föranledt af nämnda anledning, enligt certepartiets bestämmelse, icke medför skyldighet för bolaget att utgifva öfverliggedagsersättning, finner jag, med ändring af domstolarnas beslut, den af Byers i saken förda talan icke kunna bifallas; men kostnaderna så vid domstolarna som hos Kongl. Maj.t varda mellan parterna qvittade.

22.

Kongl. Maj.ts Utslag den 17 Februari 1902.

Aktiebolaget Bergman Hummel & Co.

och

Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet.

Bogserångaren „Odin" hade med trenne hölastade prámar från Kungsör i Mälaren kommit till Öregrundsgrepen, der för hårdt väder hamn måste sökas i afbidan på lämpligt väder. Först då erhölls försäkring å lasten, att gälla för resa från Öregrund, men dagen derpå uppbrann en af prámarne jemte hela lasten.

Sjöassurancekompaniet, som lemnat försäkringen, och lastegaren aktiebolaget Bergman Hummel & Co. begärde utredning hos dispachören i Stockholm, dervid den å ifrågavarande uppbrunna hölasten belöpande försäkringssumman uträknades uppgå till 5852 kr. 47 öre.

Frågan gällde nu huruvida försäkringen kunde anses hafva varit gällande eller icke, då eldsolyckan inträffade.

Då lasten icke varit försäkrad när den inlastadas, utan försäkringen börjat först från ort, som under resan anlöpts; då i försäkringsbrefvet icke angifvits att försäkringen skulle gälla från och med den dag den afslöts, utan endast att den afsåg risken på resan från Öregrund, samt försäkringsgifvarens fara följaktligen måste anses hafva börjat först i det ögonblick ankaret lyftades och resan från Öregrund anträddes, fann dispachören Sjöassurancekompapiet icke pligtigt ersätta den ifrågavarande skadan.

Bergman Hummel & Co. klandrade dispachen vid Stockholms Rådstufvu Rätt, som på anförda skäl fastställde dispachen.

Sedan nyssnämnda bolag hos Kongl. Maj.t öfverklagat Rådstufvu Rättens Utslag, har Kongl. Maj.t i Utslag d. 17 Februari 1902; och enär ifrågavarande försäkringsaftal afsett gods, som varit i fartyg inlastadt då aftalet ingicks, samt vid sådant förhållande försäkringsgifvarens fara måste med hänsyn till grunderna för stadgandet i 57 § 3 mom. af gällande försäkring anses hafva börjat redan innan hölasten uppbrunnit, förpligtades Sjöassuranskompaniet att till Bergman Hummel & Co. utgifva hvad af försäkringssumman belöpte å nämda last eller 5842 kr. 47 öre jemte ersättning för kostnaden vid Rådstufvu Rätten.

Bogserångaren „Odin" hade den 13 Oktober 1900, bogserande tre med hö lastade pråmar, bland dem en vid namn „Ellida", afgått från Kungsör med lastageplatsen Karlsborg i Norrbottens län såsom destinationsort. Då bogseraren med pråmarne kommit till Öregrundsgrepen hade den till följd af hårdt väder måst söka hamn och ankrade jemte pråmarne i afvaktan på lämpligt väder i den s.k. Kullboda hamn utanför Gräsö.

Från sjöassuranskompaniets ombud hade redan i början af Oktober förfrågan gjorts om försäkring af lasten under resan från Kungsör till Kalix men på grund af uppställda vilkor utan något resultat, hvarföre de tre pråmarne utan assurans bogserats från Kungsör och anländt till Öregrund. Men den 17 Oktober innan resan fortsatts, hade sjöassuranskompaniet förklarat sig villigt öfvertaga försäkringar af höet dels med pråmarne „Ellida" och „Locklyn" för resa från Öregrund till Neder Kalix och dels med en tredje pråm endast till Sundsvall. Försäkringsbref utfärdades samma dag.

Medan fartygen ännu lågo förankrade i Kullboda hamn utbröt, den 18 Oktober på aftonen, eld i hölasten å „Ellida". Visserligen lyckades det befälhafvaren å bogserångaren att få nämnda pråm att drifva i land, men intet kunde uträttas för räddning af denna eller lasten, som uppbrann.

Såväl sjöassuranskompaniet som äfven Aktiebolaget Bergman Hummel & Co. anhöllo hos dispachören i Stockholm om utredning af den ersättningsskyldighet, som på grund af försäkringen kunde åligga försäkringsgifvaren.

Försäkringssumman för höet å pråmarne „Ellida" och „Locklyn" uppgick till 13 500 kr. inclusive 10 % imaginär vinst. Enligt dispachörens uträkning skulle 5852 kr. 47 öre belöpa på „Ellida".

I försäkringsbrefvet, gällande, såsom nämnts, för resan från

Öregrund till Neder Kalix, förband sig Sjöassuranskompaniet att mot den bestämda premien ersätta förlust, skada och kostnad, hvarför assuranskompaniet ansvarade enligt svensk sjölag och reviderad sjöförsäkringsplan af November 1896, gällande bolagsordning och i försäkringsbrefvet upptagna särskilda vilkor. Å policen voro tryckta bland andra efterföljande försäkringsvilkor „hvarigenom motsvarande bestämmelser i sjölagen ändras eller upphäfvas“:

„1. Bolaget ansvarar för skada och kostnad som å omstående gods uppkommit genom naturhändelser, sjöolyckor, eld etc., allt med de inskränkningar, som sjölagen och detta försäkringsbref bestämma.

3. Bolagets ansvar börjar när godset skiljes från land för att i fartyget inlastas och upphör senast 30 dagar efter fartygets ankomst till bestämmelseorten eller, om lossning dessförinnan afslutas, när godset förts i land. Påmrisk innefattas således i försäkringen men endast inom det hamnområde, der lastning eller lossning sker“.

I sitt den 19 Juni 1901 afgifna uttalande säger Dispachören:

„Frågan om sjöassuranskompaniet kunde vara skyldigt utgifva försäkringssumman kr. 5852: 4. vore beroende derpå huruvida försäkringen kunde anses hafva varit gällande eller icke då olyckan inträffade.

Enligt § 57 mom. 3 af den reviderade allmänna svenska sjöförsäkringsplanen af November 1896, hvilken gälde för den ifrågavarande försäkringen, varade vid försäkring af gods för resa från ett ställe till ett annat försäkringsgifvarens fara från det ögonblick godset, för att i fartyget inlastas, skiljdes från land intill senast 30 dagar efter fartygets ankomst till bestämmelseorten eller, om lossning dessförinnan afslutats, när godset förts i land.

Då emellertid lasten icke varit försäkrad när den inlastades i Kungsör och resan derifrån anträddes, utan försäkringen börjat först från ort, som under resan anlöpts på grund af hårdt väder, kunde sistnämnda bestämmelse i fråga om början af försäkringsgifvarens fara i detta fall icke vara tillämplig; och då i försäkringsbrefvet icke angifvits att försäkringen skulle gälla från och med den dag den afslöts utan endast att den afsåge risken på resan från Öregrund till Neder Kalix, samt försäkringsgifvarens fara följaktligen måste anses hafva börjat först i det ögonblick, då ankaret lyftades och resan från Öregrund anträddes,

fann dispachören Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet icke pligtigt ersätta den ifrågavarande skadan, som tillkommit före den tid, försäkringsgifvarens fara sålunda börjat.

Aktiebolaget Bergman Hummel & Co. klandrade dispachen vid Stockholms Rådstufvu Rätt och yrkade att sjöassuranskompaniet måste förpligtas att utgifva försäkringssumman jemte ersättning för rättegångskostnaderna samt anförde bland annat.

Den åberopade bestämmelsen i sjöförsäkringsplanen finge ej tolkas efter orden utan efter dess innebörd, hvilken vore att resans *begynnande ej* vore för försäkringsansvarets början af någon betydelse. Ansvaret började i och med det att waran vore förd från land eller med andra ord befunne sig öfver vattnet. Dispachörens tolkning skulle leda till den orimlighet att, om försäkringen tecknades under pågående lastning, den redan inlastade delen af waran skulle vara oförsäkrad under det att den återstående delen vore försäkrad i och med dess skiljande från land.

Rådstufvu Rätten meddelade Utslag den 7 Oktober 1901 och yttrade:

Som i förevarande fall, der försäkring ej afslutats att gälla från ort, hvarest lasten inlastats, utan från ort, som under resan måst anlöpas till följd af hårdt väder, den bland försäkringsvilkoren och i försäkringsplanen upptagna bestämmelsen att försäkringsgifvarens ansvar skulle börja, då godset skildes från land för att i fartyget inlastas icke kunde vara tillämplig, utan nämnda ansvar måste, i likhet med hvad försäkringsplanen innehölle om försäkring af fartyg på resa från ort, der gods ej intagits, anses börja, då ankaret lättades eller förtöjningar frigjordes för fartygets afgång, helst, enligt de i försäkringsplanen angifna grunder för farans början och slut, faran för den, som stått densamma under prämens föregående resa till Öregrund, icke kunde anses hafva slutat innan ifrågavarande hölast uppbrunnit,

fann Rådstufvu Rätten skäligt fastställa dispachen.

Bergman Hummel & Co. besvärade sig hos Kongl. Maj.t, samt erinrade att försäkringsplanen, emot Rådstufvu Rättens uttalade mening, skilde uttryckligen på farans början för gods och för fartyg.

Sjöassuranskompaniet bestred ändringssökandet. Hade Bergman Hummel & Co. önskat afsluta en försäkring, som skulle gälle icke endast för resan från Öregrund till Neder Kalix utan från och med den dag försäkringen afslöts, hade naturligen tagits en

dylik försäkring på tid, men liksom det å „Ellida" inlastade höpartiet förts oförsäkradt från Kungsör till Öregrund, hade Bergman Hummel ej heller funnit skäl föreligga att försäkra det samma för annat eller mera än sjelfva resan från Öregrund till Neder Kalix och den resan kunde, enligt Sjöassuranskompaniets förmenande, icke anses börjad förrän ankaret lättats och förtöjningen frigjorts.

Uti afgifvet betänkande hemställde Nedra Revisionen att Kongl. Maj.t måtte ej finna skäl göra ändring i Rådstufvu Rättens utslag samt förpligta klaganden att ersätta sjöassuranskompaniets kostnader å målet hos Kongl. Maj.t med 50 kronor jemte lösen för Kongl. Maj.ts Utslag.

Målet föredrogs den 17 Februari 1902; och enär ifrågavarande försäkringsaftal afsett gods, som varit i fartyg inlastadt då aftalet ingicks, samt vid sådant förhållande försäkringsgifvarens fara måste, med hänsyn till grunderna för stadgandet i 57 § 3 mom. af gällande sjöförsäkringsplan, anses hafva börjat redan innan hölasten uppbrunnit,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter rättvist att med upphäfvande af Rådstufvu Rättens Utslag, förpligta Sjöassuranskompaniet att till klaganden emot qvitto utgifva hvad, enligt dispachörens utan anmärkning lemnade utredning belöpte å nämnda last eller 5852 kronor 47 öre äfvensom att ej mindre godtgöra klaganden för kostnaderna å saken vid Rådstufvu Rätten med 112 kr. än äfven i klagandens ställe vidkännas af Rådstufvu Rätten stadgade ersättningar till de särskilda ledamöterna i Rådstufvu Rätten och till Rättens betjente.

Justitie Råden Norberg och Grefberg deremot biföllo hvad Nedra Revisionen hemställt.

23.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 18de Jan. 1902.

Thv. Johnsen & Co.
(Advokat Johnny Ramm)

mod

Skibsreder T. Meling.
(Advokat Arndt Schiander.)

Et Skib bortfragtes paa Maanedscerteparti, ifølge hvilket „all derelicts, salvages and towages" skal være for Rederiets og Befragternes „equal benefit". Det benyttes af Befragteren til Bugsering af Fiskefartøier i hans Bedrift som Fiskeimportør, og Høiesteret antager i Modsætning til Sjøretten, at Rederiet ikke kan gjøre Fordring paa Andel i Slæbepenge efter den citerede Klausul.

Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til den af Sjøret i Kristiania under 31te Mai 1899 afsagte Dom, hvorved saaledes er kjendt for Ret: „Indstævnte, Thv. Johnsen & Co., bør til Citanten, Skibsreder T. Meling betale 567 — fem Hundrede og syv og sexti — Kroner 29 — ni og tyve — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 16de April 1898, til Betaling sker. Forsaavidt angaar den paasøgte Del af Fragt for Dækslast, afvises Sagen. Processens Omkostninger ophæves. Det Idømte at udredes o. s. v."

Af Thv. Johnsen & Co. er denne Dom (med Hjemmel af Bevilling til Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis af 15de Februar 1900) indbragt til Prøvelse i Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har nedlagt saadan Paastand: At Sjørettens Dom underkjendes og *principalt:* at Appellantskabet frifindes, *subsidiært* at Appellantskabet frifindes mod til Indstævnte at betale Halvdelen af det mulige Overskud af den under Sagen omhandlede Bugseringsvirksomhed, saaledes som dette Overskud ansættes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning med Fradrag af Appellantskabets Tilgodehavende hos Indstævnte ifølge andet Opgjør Kr. 107,71, *samt* at Indstævnte i ethvert Tilfælde tilpligtes at betale Appellantskabet Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte T. Meling har mødt og paastaaet Sjøretsdommen stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Høiesteret kommer til det Resultat, at Thv. Johnsen & Co. maa blive at frifinde.

Det er efter Proceduren paa det Rene, at den omhandlede Slæbning alene har omfattet Fartøier, som Johnsen & Co. anvendte i sin Fiskeribedrift. Og den Slags Slæbningsarbeide maa antages at høre ind under den regelmæssige Drift af den Forretning, til hvis Brug Skibet var befragtet. For den Slags Slæbning synes derfor en Reder, der har bortfragtet sit Skib i Maanedsfragt, ikke at kunne have nogen Krav paa nogen særskilt Godtgjørelse uden udtrykkelig Aftale. Certepartiets Klausul om Bugsering forstaar Høiesteret saaledes, at derved kun er sigtet til leilighedsvis forefaldende Bugsering for andre, hvorved Penge toges i Kasse, ikke derimod til saadan Bugsering, som foregaar til Fremme af den Bedrift, hvortil Dampskibet er befragtet: For dette taler baade Udtrykket „lige Udbytte" (equal benefit) og den Omstændighed, at Bugsering er nævnt ved Siden af Vraggods og Bjergeløn. Denne Opfatning finder ogsaa Høiesteret bestyrket ved en af Johnsen & Co. fremlagt Erklæring, der er underskrevet af et stort Antal i denne Forretningsart kjendte Mænd.

Sagens Omkostninger findes der Grund til at ophæve.

En af de Voterende stemmer for Stadfæstelse af Sjørettens Dom, idet han i det Væsentlige tiltræder Sjørettens Begrundelse.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Thv. Johnsen & Co. bør for Skibsreder T. Melings Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti, undertegnet i Kristiansund ved Befuldmægtigede den 26de August 1897, bortfragtede Citanten, Skibsreder T. Meling af Stavanger til det indstævnte Firma, Thv. Johnsen & Co. hersteds, Dampskibet „Dronning Sofie" for 2 Maaneder fra 30te s. M.

Ved Opgjøret er der opstaaet Uenighed mellem Parterne, hvorefter Citanten under 16de April 1898 udtog Sjøretsstævning mod Indstævnte til Betaling af Kr. 679.79 med Renter og Omkostninger. Det anføres i Stævningen (Dok. Nr. 1), at ifølge saavel fast Skik som Certepartiets udtrykkelige Bestemmelser skal Citanten (Skibets Reder) have Halvdelen af alle Bugseringspenge; „Dronning Sofie" har udført forskjellig Bugsering, og Citanten har foretaget en Opstilling, hvorefter der for al Bugseringen skulde kunne beregnes ialt . . . . . Kr. 1575.00
Fra Halvparten heraf . . . . . „ 787.50
er trukket Indstævntes Tilgodehavende efter Opgjør . . . . „ 107.71
Igjen nævnte Beløb . . . . . „ 679.79.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og anført, principalt at denslags Bugsering, hvorom her har været Spørgsmaal, ikke berøres af Certepartiet, og at der ifølge fast Koutume ikke tilkommer Rederen nogen Afgift deraf, og subsidiært, at der i saa Fald kun tilkommer Rederen Halvdelen af Nettoprovenuet. Men noget saadant findes ikke her, hvorfor Indstævnte i hvert Fald paastaar sig frifunden og tilkjendt Omkostninger.

Som nævnt opgives det Beløb, hvoraf Citanten mener at have Krav paa Halvdelen (ialt Kr. 1575.00) i Stævningen at være Bugseringsafgift. Af en ved Sagens Inkamination fremlagt Opgave (Dok. 3) sees imidlertid, at heri ogsaa er indbefattet Kr. 225.00 for Fragt af Dækslast, af hvilken Citanten — efter hvad der er anført i Indlæg af 24de fremlagt 26de Oktober 1898 — synes at mene, at Halvdelen tilkommer ham ifølge Sjøfartslovens § 110. Herom er imidlertid ikke Forligsmægling anstillet, og Sagen findes derfor forsaavidt at maatte afvises, hvorefter Retten alene kan tage under Paakjendelse, hvad der virkelig paastaaes som Andel af Bugseringspenge, altsaa Halvdelen af (Kr. 1575.00 + 225.00), Kr. 1350.00 = 675.00 + Tilgodehavende . . . . . Kr. 107.71

Kr. 567.29

Hvad Bugseringen angaar, maa det efter Proceduren anses som værende paa det Rene, at de af Citanten anførte Slæbeture er udførte, samt at disse alene have omfattet Fartøier, som Indstævnte anvendte i sin Fiskeribedrift. Da nu, anfører Indstævnte, „Dronning Sofie" var leiet til Firmaets Trafik som Fiskeimportører, hører denslags Slæbningsarbeide ind under den regelmæssige Drift af den Forretning, til hvis Brug Skibet er befragtet, og for denslags Slæbning har Rederen derfor ifølge fast Koutume ikke Krav paa nogen Godtgjørelse uden udtrykkelig Aftale. Naar der i Certepartiet er talt om Udbytte af Bugsering, omfatter dette derfor alene Leilighedsbugsering, hvad der ogsaa fremgaar af, at det er sammenstillet med Vraggods og Bjergning. Der er ogsaa til Støtte herfor fremlagt en Erklæring (Bil. ad 8), der angives at være undertegnet af „en Flerhed af Vestlandets mest anseede Firmaer i Fiskeribranchen samt af et Par af de største Rederifirmaer i Kristiania."

Denne Erklæring gaar, forsaavidt Bugsering vedrører, ud paa, at hvis et Dampskib er fragtet ved Time-Charter til Anvendelse i Fiskeribedrift, er det at betragte som selvfølgeligt, at Befragteren uden Godtgjørelse til Eieren kan bruge det til Bugsering af Fartøier, der anvendes i hans Forretning, medens Nettoudbyttet af tilfældig Bugsering pleier at deles lige efter udtrykkelig Bestemmelse herom i Certepartiet.

Foruden at Citanten ligeoverfor denne — ubeedigede — Erklæring har anført, at Underskrivernes Navne for Størsteparten ere ham ubekjendte, og at han derfor benægter deres Kompetence til at udtale sig, finder man i hvert Fald at maatte give ham Medhold i, at Erklæringen høist kan tjene som Bevis for, hvilke Vilkaar der sædvanlig aftales, eller i Mangel af særlig Aftale ansees gjældende. Der er imidlertid i Certepartiet (se Dok. 2 og Bil. 1 ad 5) bestemt: „All derelicts salvages and towages, for owners' and charterers' equal benefit" („Af alt herreløst Gods, Bjergeløn og Bugsering skal Eierne og Befragterne have lige Udbytte.") Og ligeoverfor denne Udtalelse, som efter Ordlyden omfatter al Slæbning, maatte i hvert Fald Indstævnte, der vil paa-

beraabe sig fast Koutume for en ganske væsentlig Undtagelse heri, føre fuldt Bevis for en saadan. Men saadant Bevis er ikke ført.

Subsidiært er, som nævnt, af Indstævnte paastaaet, at Rederen i hvert Fald kun har Krav paa Halvdelen af *Netto*-Udbyttet (samt at saadant ikke her findes). Dette, at kun Nettoudbyttet skal deles, og følgelig f. Ex. Omkostninger ved søget Kulbrug og Tidstab fratrækkes i Bruttobetalingen (eller i dette Tilfælde den beregnede Brutto-Afgift), findes at have ganske gode Grunde for sig. Men man anser det ikke for nødvendigt herom at udtale sig nærmere. Naar Indstævnte vil, at et saadant Fradrag skal ske, faar Indstævnte nemlig ogsaa — ialfald tilnærmelsesvis — angive og godtgjøre disse Omkostningers Størrelse, og de almindelige Udtalelser om de store Omkostninger, og om at disse opveie den indvundne Fordel, ere for løse og ubestemte til, at derpaa kan bygges noget Opgjør, hvorfor man finder at maatte lægge Citantens Opgave til Grund.

Processens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

I Juli 1900 udkom:

„Befragtningsklausuler og Havarier", Haandbog, udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Bestyreren, *Johs. Jantzen*, cand. jur., med Bistand af Advokat *Carl Lundh*, Christiania, og Formanden i Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, Skibsreder *D. Torm*, Kjøbenhavn.

En svensk Udgave ved Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, er senere udkommen.

Bogen har hos alle Skibsfartsinteresserede faaet en meget velvillig Modtagelse og vundet megen Anerkjendelse.

Bogen faaes hos de fleste af Foreningens Agenter i Skandinavien samt ved Henvendelse til Foreningens Kontor, Kirkegaden 5, Christiania, eller for den svenske Udgaves Vedkommende hos Herr Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm.

Bogen omfatter ca. 250 Sider 8vo. Prisen er Kr. 5.00 pr. Exemplar indbundet.

Indhold: 20. Kongl. Maj.t.: Axel Björkman mot Grosshandlaren Oscar Wernlund. — 21. Kongl. Maj.t.: H. G. Söderbergs importaktiebolag mot Ångbåtsbefälhafvaren Geo. R. Byers. — 22. Kongl. Maj.t.: Aktiebolaget Bergman Hummel & Co. mot Aktiebolaget Sjöassurans-kompaniet. — 23. Norges Høiesteret: Thv. Johnsen & Co. mod Skibsreder T. Meling.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 7	Aargang III	1902

24.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 1ste Febr. 1902.

Moss Aktiemøller
(Advokat Arndt Schiander)

mod

Dampskibet „Powis" Rederi.
(Ingen.)

Den i Aargang II under No. 16 optagne Dom omstødes af Høiesteret, som dømmer Rederiet til at betale det paastævnte Beløb, fordi den af Skibets Fører valgte Losseplads ikke kunde siges at være en vanlig Losseplads for saadan Last, jfr. *Sjøfartslovens § 135.*

Under 27de Oktober 1900 blev af Moss Sjøret i nærværende Sag afsagt saadan Dom: „Indstævnte, Moss Aktiemøller, bør til Citantskabet, Dampskibet „Powis" Rederi at betale Kr. 657.00 — sex Hundrede og femti syv Kroner — med 4 — fire — pCt. aarlig Rente deraf fra 8de Juni d. A. og til Betaling sker. Processens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

Denne Dom er af Moss Aktiemøller i Paavente af Dispensation fra Reglerne om Summa appellabilis — hvilken Dispensation

er meddelt under 25de April 1901 — ved Stævning af 19de Decbr. 1900 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har paastaaet sig frifunden for Dampskibet „Powis" Rederi's Tiltale i denne Sag og tilkjendt Procesomkostninger for Sjøret og Høiesteret.

Indstævnte, Dampskibet „Powis" Rederi, har ved Sagens Iretteførelse gjennem en Befuldmægtiget, der ikke er berettiget til at udføre Sagen for andre i Høiesteret, foranlediget Sagen udsat i 14 Dage, men ved Udsættelsestiden afgav Indstævnte ikke Møde, og den ovennævnte Befuldmægtigede har bedet Rederiet betragtet som udeblevet i Sagen.

Varsel og Dokumentation er i Orden.

Hvad der er Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder, fremgaar af Præmisserne til Sjørettens Dom. For Høiesteret er som nye Dokumenter af Appellanten blandt andet fremlagt et Thingsvidne, optaget ved Moss Sjøret den 20de Februar 1901, og en Erklæring af 22de Januar 1901 fra Havnefogden i Moss, — begge til Oplysning om, hvorvidt Værlebugten er sædvanlig Losseplads for Korn.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Selv om der — saaledes som i nærværende Tilfælde — ikke er truffet Aftale om en bestemt Losseplads paa Bestemmelsesstedet, kan dog Skibsføreren ikke forlange at faa leveret Ladningen paa et hvilketsomhelst, af ham valgt Sted i Bestemmelsesstedets Havn. Efter Sjøfartslovens § 135 kan han, naar han selv skal vælge Losseplads, dertil kun vælge en Plads, som i vedkommende Havn er sædvanlig Losseplads. Til saadan Losseplads pligter han da at bringe Skibet (eller i alt Fald Ladningen) hen paa Skibets Bekostning.

Efter de foreliggende Oplysninger maa det imidlertid antages, at den sædvanlige Losseplads i Moss for Korn er i eller ved Mossesundet, og at Værlebugten ikke kan betragtes som saadan. Indstævnte kunde derfor ikke kræve at levere Ladningen paa Værlebugten. Sine Udlæg for at faa Skibet ind til sædvanlig Losseplads i Mossesundet, maa Indstævnte altsaa selv bære, og da det ikke er paavist, at det har forvoldt Indstævnte særlige eller forøgede Omkostninger at henlægge Skibet til den af Appellanterne specielt anviste Plads i Mossesundet, vil Appellanterne blive at frifinde for Indstævntes Tiltale.

Processens Omkostninger for begge Retter bliver at ophæve.

I Henhold hertil afsiges saadan

Dom:

Appellanterne, Moss Aktiemøller, bør for Indstævntes, Dampskibet „Powis" Rederis, Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

25.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 22de Febr. 1902.

Bark „Lancashire"s Rederi
(Adv. Feragen)

mod

Matros Bernt Mathiassen.
(Adv. Sigval Jacobsen).

Bestemmelsen i den *norske Sjøfartslovs § 82 andet Stykke*, at Mandskabet har Ret til at forlange Afsked „strax", hvis Reisen endnu ikke er begyndt, naar der i den Havn, hvortil Skibet er bestemt, udbryder en voldsom og almenfarlig Farsot af Kolera, gul Feber eller Pest, maa læses i Forbindelse med *samme Lovs § 84*, saa at Mandskabet er forpligtet til at udføre den deri omtalte Tjeneste, naar de ikke derved bindes udover en Uge efter Ankomsten; derimod haves ingen Hjemmel til at forlange, at Mandskabet under de angivne Omstændigheder ialfald skal blive ombord, til Skibet er afgangsfærdigt.

For at Konsulens Afgjørelse efter *Sjøfartslovens § 100, 3die Stykke* skal være bindende for Parterne, maa Konsulen iagttage den i den *norske Konsulatsforordning af 4de Nov. 1886 § 87, Afsnit 1* foreskevne formelle Fremgangsmaade.

Ved Haugesunds Sjørets Dom af 20de September 1898 blev Bark „Lancashire"s Rederi ved den korresponderende Reder S. Rasmussen tilpligtet at betale Bernt Mathiassen Kr. 132.87 med 4 % aarlig Rente fra 11te Mai 1897 og i Procesomkostninger 125 Kr.

Efter erhvervet Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis har Rederiet indbragt denne Dom til Prøvelse ved Høiesteret, hvor Rederiet paastaar Frifindelse og Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Bernt Mathiassen, der er tilstaaet fri Sagførsel, har ved Advokat Sigval Jacobsen som befalet Sagfører paastaaet Stadfæstelse af Sjørettens Dom og Omkostninger for Høiesteret, derunder Salarium til den befalede Sagfører.

Sagen er ved Høiesteret behandlet skriftlig.

Dens faktiske Omstændigheder ville findes gjengivne i Sjøretsdommens Præmisser, til hvilke henvises.

Høiesteret finder det med Sjøretten ikke tilstrækkelig godtgjort, at „Lancashire"s Fører har givet Mandskabet Løfte om Afmønstring i Pensacola. Man henviser forsaavidt til Sjørettens Begrundelse.

Man tiltræder ligeledes Sjørettens Forstaaelse af Sjøfartslovens § 82, sidste Led, og § 84.

Vistnok kan man ikke med Sjøretten lægge den afgjørende Vægt paa det i § 82, sidste Led, benyttede Udtryk, at Mandskabet under de der angivne Betingelser *strax* kan forlange Afsked. Thi som Sammenhængen viser, og Forhandlingerne om denne Bestemmelse i Odelstinget 1893 (Odelstingstid. S. 499—504) bekræfter, har det hermed alene været Lovens Hensigt at udtale, at Mandskabet, saafremt det allerede inden Skibets Afgang fra Forhyringsstedet („hvis Reisen ikke er paabegyndt") kommer til Kundskab om, at der paa Bestemmelsesstedet grasserer Epidemi, Gulfeber eller Pest, kan forlange sig afmønstret *strax*, uden overhovedet at behøve at tiltræde Reisen. Modsætningen til „strax" er at søge i den umiddelbart paafølgende Bestemmelse: bliver Mandskabet først, *efterat* Reisen er tiltraadt, vidende om Forholdet, kan det kræve Afmønstring i den første Havn, Fartøiet derefter anløber.

Afgjørende er derimod Bestemmelsen i § 84. Der gives her nærmere Forskrifter om det Tidspunkt, da Sjøfolk, som ifølge Hyrekontrakten eller Bestemmelserne i § 82 (og § 83) kunne forlange Afmønstring, ere berettigede til at fratræde Tjenesten: de kunne ikke gaa fra Fartøiet strax ved Ankomsten, men pligter paa Forlangende af Skibsføreren at deltage i Arbeidet bl. a. med Skibets Fortøining, med Skydning af Ballasten og med Losning af Ladningen. Først naar dette Arbeide er færdigt, kunne de forlade Tjenesten, dog saa, at de (med Undtagelse af første Styrmand) ikke er bundne udover en Uge efter Ankomsten.

Disse Forskrifter maa betragtes som udtømmende: naar efter Ankomsten til den Havn, hvor Mandskabet bliver vidende om

den paa det næste Bestemmelsessted herskende Epidemi, Skibet er fortøiet, Ballasten skudt eller Ladningen losset — eller endog før, saafremt Arbeidet hermed medtager over en Uge — kunne Folkene forlange at gaa fraborde. Det vilde være ganske vilkaarligt for det i § 82, sidste Led, omhandlede Tilfælde at supplere § 84 derhen, at Folkene pligter at staa ombord lige indtil Afseilingen til det nye Bestemmelsessted, forat det imidlertid kan vise sig, om Epidemien dersteds vedvarer endnu ved Afgangstiden, eller den maa betragtes som ophørt, i hvilket sidste Tilfælde Mandskabets Ret til at gaa fra Skibet skulde bortfalde. Til en saadan indskrænkende Forstaaelse indeholder § 82 eller § 84 ingensomhelst Hjemmel. Under Sjøfartslovens Behandling i Odelsthinget — hvor § 82, sidste Led, i sin nu foreliggende Skikkelse først indkom — eller i Lagthinget kan dette Spørgsmaal overhovedet ikke sees at have været oppe. At Bestemmelserne, som de her foreligge, tildels kunne lede til mindre rimelige Resultater, er en Betragtning, som maa vige for Lovens klare Ord.

Da det er paa det rene, at der ved „Lancashire"s Ankomst til Pensacola den 22de April 1896 herskede Epidemi af Gulfeber i Rio, maa følgelig Indstævnte tilkjendes det Hyrebeløb, han ved Afmønstringen havde tilgode, Kr. 50.37.

Med Hensyn til den ved Sjøretten Indstævnte tilkjendte Erstatning for den stedfundne Arrestation (tilsammen Kr. 82.50) har Appellanten gjort gjældende, at det af Sjøfartsl.s § 100 følger, at i en mellem Skibsføreren og Mandskabet opstaaet Tvist angaaende Tjenesteforholdet er Konsulens Afgjørelse foreløbig bindende for Parterne. Ved at sætte sig udover Konsulens Afgjørelse i nærværende Tilfælde, har, mener Appellanten, Indstævnte ikke holdt sig nævnte Bestemmelse i Sjøfartsloven efterrettelig og er i Konsekvents heraf uberettiget til at kræve Erstatning for de Følger, som hans egen pligtstridige Optræden har medført.

Mod denne, paa Sjøfartsl.s § 100 støttede, Procedure har Indstævnte reist Indsigelse som ny. Subsidiært har Indstævnte gjort gjældende, at der in casu ikke er Anvendelse for Bestemmelsen, mod hvilket Anbringende Appellanten paa sin Side atter igjen har protesteret som nyt.

Som Hjemmel for sin processuelle Berettigelse til at paaberaabe Sjøfartsl.s § 100 har Appellanten henvist til sit Indlæg for Sjøretten af 21de Oktober 1897, hvor det af Appellan-

tens Sagfører er bemærket, at hans Part „ikke kan fældes, da Skibsføreren alene har holdt sig Generalkonsulatets Anordninger efterrettelige, Anordninger, der er fuldt lovmedholdelige."

Høiesteret er imidlertid med Indstævnte enig i, at nævnte Tirade ikke indeholder en utvetydig Paastand om, kfr. Sjøfartsl.s § 100, at den „mellem Skibsføreren og Mandskab opstaaede Tvist angaaende Tjenesteforholdet har været forelagt Konsulen til Afgjørelse, der, indtil Sagen kan indbringes for Retten her i Riget, er foreløbig bindende for Parterne". I alt Fald er Anførslen saa uklar, at da det først er ved Høiesteret Appellanten har specielt citeret og henvist til Sjøfartsl.s § 100, maa Adgangen for Indstævnte staa aaben til ved Høiesteret at paapege, at denne specielle Lovbestemmelse ikke har Anvendelighed under de foreliggende Omstændigheder. I denne sidste Betragtning antages Indstævnte at maatte gives Medhold. Den under Sagen omhandlede Tvist har ikke været forelagt Konsulen til judiciel foreløbig Afgjørelse. Hvad der er skeet, er, at Skibsføreren har raadført sig med Vicekonsulen, der igjen dels skriftlig dels telegrafisk har korresponderet med Konsulen angaaende Forstaaelsen af Sjøfartsl.s § 82, hvorefter Mandskabet, da de den 12te Mai mødte paa Konsulatkontoret og protesterede imod at følge Fartøiet til Rio Janeiro, ere blevne forelagte Konsulens Telegram og Brev. „Derefter", heder det i den af Vicekonsulen optagne Protokol, „blev Mændene sendte udenfor og derefter bragte for Konsulen en af Gangen og af Kapteinen opfordret til at gaa ombord og optage Skibsarbeidet," hvilket de imidlertid nægtede.

Den saaledes benyttede Fremgangsmaade er ganske i Strid med, hvad der i Forordn. 4 Novbr. 1886 angaaende Konsulatvæsenet § 87 Afsnit 1 er foreskrevet for Afgjørelser af Tvistigheder mellem Skibsføreren og nogen af Besætningen. Efter nævnte § skal Konsulen kalde de Tvistende for sig, og søge at forlige dem. Kan Forlig ikke opnaaes, skal Konsulen foreløbig afgjøre Tvisten. Parternes Forklaring og en kort Begrundelse skal indtages i Protokollen.

Forat Sjøfartsl.s § 100 med Føie skulde kunne paaberaabes mod Indstævnte, maatte det være en ueftergivelig Betingelse, at der var forholdt ligeoverfor ham paa en Maade, der gjorde ham det ganske klart, at der var faldt en foreløbig Dom i Sagen. Havde Konsulatforordningens ovennævnte Bestemmelse været befulgt, vilde Indstævnte ikke kunnet være i nogen Vildfarelse i saa Henseende; men efter de Oplysninger, der foreligger i Sagen,

maa Høiesteret gaa ud fra, at Indstævnte har staaet i den gode Tro, at Lovligheden af hans Optræden udelukkende afhang af, om han havde Ret i sin Forstaaelse af Sjøfartsl.s § 82.

Indstævnte findes derfor med Rette af Sjøretten at være tilkjendt Erstatningsbeløbet Kr. 82.50. At Skibsføreren har handlet efter Raad af Konsulen, kan ikke fritage ham ligeoverfor Indstævnte for Ansvar.

Processens Omkostninger for Høiesteret antages Appellanten at maatte tilsvare.

Den befalede Sagførsel eragtes forsvarlig.

I Henhold til det anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Erstatning for Sagsomkostninger ved Høiesteret betaler Appellanten, Bark „Lancashire"s Rederi til Statskassen 250 — to Hundrede og femti — Kroner.

Det den befalede Sagfører for Høiesteret, Advokat Sigval Jacobsen tilkommende Salarium ansættes til 250 — to Hundrede og femti — Kroner, hvilket Beløb udredes af Statskassen.

Sjørettens Dom er saalydende:

I April Maaned 1896 ankom Bark „Lancashire", Kaptein Pettersen, til Pensacola i Ballast, og fik der Ordre til at laste for Rio Janeiro. Da Mandskabet fik høre herom, og at der herskede gul Feber i Rio, nægtede endel af Besætningen og blandt disse Bernt Mathiassen, Citanten, at følge Skibet til dets Bestemmelsessted, og forlangte Afmønstring. Hvad Svar Kapteinen gav herpaa, hersker der Uenighed om, idet Citanten paastaar, at Kapteinen gav ubetinget Løfte om Afmønstring, men anmodede Mandskabet om at blive staaende, indtil det i Sjøfartsloven § 84 omhandlede Skibsarbeide var udført, medens Indstævnte paastaar, at Kapteinen kun gav saadant Løfte under den Forudsætning, at Mandskabet havde Ret til at kræve Afmønstring, noget hvorom han følte sig uvis og derfor henvendte sig til Vicekonsulen paa Stedet, som efter hans Anmodning satte sig i Forbindelse med Konsulen i New-York. Denne meddelte derefter i Skrivelse til Vicekonsulen af 27de April, at Mandskabet ikke kunde forlange Afmønstring strax, men var pligtig til at vente, indtil Skibet var klart til at afgaa, og kun hvis Epidemien da ikke var hævet, kunde Afmønstring forlanges. Den 1ste Mai var Skibet klart til at modtage Lasten og Dagen efter indfandt 2 af Besætningen sig hos Kapteinen og spurgte, naar Afmønstringen skulde foregaa, hvortil Kapteinen „gav ubestemt Svar", som det heder i Journalen. Der arbeidedes imidlertid med Lastningen med videre indtil 8de Mai, da Afmønstringsspørgsmaalet atter optoges, hvortil Kapteinen „gav afvigende Svar" og Dagen efter nægtede derfor Citanten og flere af Besætningen at gjøre Tjeneste, da Kapteinen ingen Bestemmelse om Afmønstring vilde tage, førend Skibet var seilklart. Efter Konference med

Vicekonsulen og Konsulen i New-York blev endelig den 13de Mai de nægtende Mandskaber bragt i Arrest i Pensacola, hvor de hensad til 30te samme Maaned, da de endelig blev afmønstrede og slap løs.

Ved sin Afmønstring paastaar Citanten at have faaet tilgode Hyre Kr. 50.37 og til Indtale heraf med lovlige Renter, samt Erstatning efter Rettens Skjøn, for det ham ved den ulovlige Arrest paaførte Tab og Skade, har han ved Sjøretsstævning af 11te Mai 1897 saggivet Bark „Lancashire"s Rederi, ved Skibsreder S. Rasmussen og ved Sagens Inkamination den 13de samme Maaned, nedlagt Paastand om Tilkjendelse af dette Beløb med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaar sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Det, som foreligger til Rettens Afgjørelse i nærværende Sag, er Spørgsmaalet om Kapteinen paa Mandskabets Anmodning om Afmønstring, kan antages at have givet bestemt Løfte om saadan, eller om han kun har givet det under Betingelse, som refereret.

Til Belysning af dette Spørgsmaal haves for det første Journalens Indhold, hvor det under 23de April, Dagen efter Ankomsten, af Skibets Styrmand er anført følgende: „Idag var hele Besætningen agter hos Kapteinen. og anmodede om ikke at følge Skibet til Rio de Janeiro, Kapteinen svarede: „Jeg kan ingen Mand holde." Hertil er ført Anmærkning af Kapteinen, saalydende: „Styrmanden har indført i Journalet, da Mandskabet forlangte Afmønstring, — at han ingen kunde holde — er urigtigt, og at samme er indført senere, som Kapteinen ikke ved."

Det er herved paa det Rene, at Mandskabet, hvoriblandt Citanten, den nævnte Dag forlangte Afmønstring, derimod antages det ikke, at der i Journalens Ord ligger noget til Hinder for, at Kapteinens Udtalelser var knyttet til den Betingelse, at Loven hjemlede Mandskabet Adgang til Afmønstring efter høist 8 Dages Forløb. Heller ikke antages det ved de afhørte Vidners Prov fuldt ud godtgjort, at Kapteinens Ord indeholdt et ubetinget Løfte i saa Henseende; thi vistnok forklarer begge Sagens Hovedvidner, at de fik det Indtryk, at det var Kapteinens fulde Mening at lade ham afmønstre, men disse Vidners Troværdighed kan juridisk seet, drages i Tvivl, da de begge var blandt dem af Besætningen, som forlangte Afmønstring, og saaledes kan forudsættes at være hildede i en mindre korrekt Forstaaelse af Stillingen, selv bortseet fra, at det rammer deres egen Interesse, at fremstille Sagen i et for Citanten ikke altfor ugunstigt Lys. Det samme kan siges om nogle, under en af det Offentlige, paa Indstævntes Foranstaltning, foretagen Efterforskning og Forundersøgelse afgivne ubeedigede Forklaringer, der synes at støtte Citantens Forstaaelse af Kapteinens Ord. Muligheden af, at Kapteinens Ord er faldne anderledes, end de er opfattede af Vidnerne, eller saaledes som af Indstævnte paastaaet, kan derfor ikke ansees udelukket, og dette saa meget mindre, som Kapteinen for Konsulatet i Mobile, under Ed har bekræftet, at han kun sagde: „Hvis de har Ret til Afmønstring, kan jeg ingen holde". Hvis Kapteinen havde givet bindende Løfte om Afmønstring strax, er det heller ikke videre sandsynligt, at han Dagen efter — saaledes som skeet —. havde givet sig til at undersøge saavel hos Vicekonsulen, som gjennem denne, hos Konsulen i New-York, om hvilken Ret Mandskabet efter Loven havde. til at kræve sig afmønstret.

Efter dette kan Retten ikke gaa ud fra at Citanten i Henhold til noget Løfte fra Kapteinen var berettiget til at fordre sig afmønstret. Idet Retten dernæst forudskikker den Bemærkning, at det efter det Oplyste ikke forekommer den tvivlsomt, at der var gul Feber i Rio de Janeiro paa den Tid, Citanten forlangte Afmønstring, skal den gaa over til at behandle Spørgsmaalet om denne Omstændighed begrundede Ret for Citanten til at forlange Afmønstring og til at optræde som skeet. I denne Anledning er Bestemmelserne i Sjøfartslovens § 82 og 84 paaberaabte.

Retten kan ikke forstaa Udtrykkene i § 82, 2det Led anderledes, end at naar et Skibsmandskab i Havn opdager, at der i den Havn, hvortil Skibet er bestemt, hersker en voldsom og almenfarlig Farsot af Kolera, Gul Feber eller Pest, har de Ret til strax at forlange Afsked, kun med den Forpligtelse eller Indskrænkning i denne sin Ret, som følger af § 84.

Retten er fuldt opmærksom paa, at Loven maaske — ved saaledes at tages efter Ordene — skyder over sit Maal, der selvfølgelig væsentlig er at beskytte Mandskabet for mod dets Vilje at føres til et af Sygdom livsfarligt Sted, hvilket Maal jo kunde naaes ved at indskrænke Mandskabets Ret til at fordre Afsked til, at Bestemmelsesstedet endnu var pestbefængt ved Skibets Afseiling. Men Retten antager, at Lovens Hensigt med denne Bestemmelse, at Mandskabet strax kan forlange Afsked, ogsaa er den meget nærliggende, at Mandskaberne strax skal faa frie Hænder til at forhøre sig efter, og faa anden Hyre, uden at behøve at oppebie Udfaldet af den uvisse Omstændighed, om Farsoten eller Pesten er slut ved Skibets eventuelle Afseiling, eller da endnu vedvarer.

Naar Konsulen i New-York og med ham Justitsdepartementet, har hævdet, at Retten til Afsked ikke indtræder strax, saaledes som Lovens Ord lyder, men først, naar det viser sig, at Epidemien endnu hersker ved Skibets Afseiling, kan Retten her ikke være enig. Disse Bestemmelser findes saavidt vides i alle de ved Sjøfartslovens § 71 forordnede Afregningsbøger, og Mandskaberne har da efter nærværende Rets Mening et berettiget Krav paa, at Loven forstaaes efter sit Ord, thi ellers kunde Loven lettelig mere blive en Snare istedenfor en Rettesnor for dem, som det er dens Hensigt at beskytte. Retten finder saaledes, at Citanten var fuldt berettiget til at forlange, og faa sin Afsked og Afregning, senest inden en Uge efter Skibets Ankomst til Pensacola, og naar dette blev ham nægtet, var han fuldt berettiget til at nægte Skibsarbeide. Citantens Paastand, forsaavidt Hyre angaar, der ikke specielt er bestridt, bliver saaledes at tage til Følge, og da den foretagne Arrest ansees ulovlig, medfører dette, at Paastanden forsaavidt maa tages til Følge, uden at Retten kan lægge nogen Vægt paa, at Kapteinen kun har handlet efter Samraad med og Forslag af Konsulen. Om Behandlingen i Arresten foreligger ikke andet end, at de blev indsatte i et Fællesrum, alle 8 Mandskaber, ligesom den beskrives ikke som en Varetægtsarrest, men som et afskyeligt Fængsel, hvor de hverken fik tilstrækkelig Mad eller Luft, og hvor der tillige befandt sig Tyve, Mordere og andre Forbrydere. Til yderligere Belysning om Erstatningsspørgsmaalet er fremlagt en Regning paa Mad, som Citanten kjøbte i Arresten, til Beløb Dollars 2.80, der efter en Kurs af Kr. 3.75, udgjør Kr. 10.50. Dette Beløb antages Citanten at maatte faa erstattet, hvorhos han for Tab og Skade iøvrigt paa Grund af Arresten antages at maatte tilkjendes Erstatning, der efter de forsaavidt om dette Punkt

mangelfulde Oplysninger antages passende at burde ansættes til Kr. 4.00 pr. Dag, altsaa ialt til 18 Dage til Kr. 72.00. Hertil kommer da ovennævnte Kostregning Kr. 10.50, tilsammen en Erstatning af Kr. 82.50. Den ved Opgjøret eller ved Opsigningen tilgodehavende Hyre er uimodsagt, opført til Kr. 50 37. Øre. Alt i alt vil saaledes Rederiets, Indstævntes Gjældsforpligtelse til Citanten, saaledes som af Retten antaget, blive Kr. 132.87. Af dette Beløb bliver at svare 4 Procent Rente aarlig fra Stævningens Berammelse den 11te Mai 1897 til Betaling sker. Procesomkostninger findes Indstævnte at maatte erstatte Citanten og ansættes disse til 125 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Bark „Lancashire"s Rederi, ved den korresponderende Reder S. Rasmussen bør til Bernt Mathiassen at betale Kr. 132.87 — et Hundrede og to og treti Kroner syv og otteti Øre, med 4 — fire — Procent aarlig Renter deraf fra 11te Mai 1897 — til Betaling sker og i Procesomkostninger 125 — et Hundrede og fem og tyve — Kroner.

At efterkommes 3 — tre — Solemærker efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionens Tvang.

L. Melkevig. *Hesbø.* *R. Mortmann.*

26.

Kongl. Majt.s Dom den 17de December 1901.

Rederiet för barkskeppet „Dufva" m. fl.

emot

Rederiet för barkskeppet „Thor" m. fl.

ang. ersättning för ombordläggning.

Under kryssning nattetid i Öresund utanför Falsterbro sammanstötte barkskeppen „Dufva" och „Thor", dervid åtskilliga skador drabbade båda fartygen.

Rederierne för båda fartygen och dessas befälhafvare uttogo till Rådstufvu Rätten stämningar å hvarandra och yrkade ersättning för skada och förlust; men Rådstufvu Rätten fann vållande från någondera sidan icke, så vidt utredas kunnat, hafva orsakat sammanstötningen samt förordnade, jemlikt § 221 i Sjölagen, att hvardera sidan skulle draga sin skada; likasom parterna finge vidkännas hvar sina i saken hafda kostnader. Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, der begge parterna klagade, fann skäl ej hafva förekommit, som kunde leda till ändring i Rådstufvu Rättens Utslag.

Sedan Parterna å ömse sidor fullföljt talan hos Kongl. Maj.t samt Kongl. Marin Förvaltningen afgifvit infordradt uttalande, har Kongl. Maj.t i Dom d. 17 Dec. 1901, enär det måste anses vara utredt att sammanstötningen orsakats genom vållande å „Thor"s sida samt förpligtat befälhafvaren å „Thor" att till rederiet för „Dufva" och befälhafvaren å detta sednare fartyg utgifva såsom ersättning för skada och förlust 5010 kr. 47 öre, för hvilket belopp jemte ränta de vinnande parterna jemlikt 268 § Sjölagen egde hålla sig jemväl till „Thor" med dets frakt; och skulle rederiet för „Thor" och befälhafvaren derå godtgöra parterna deras kostnader å saken i Rådstufvu Rätten med 800 kr.

Rederiet för barkskeppet „Dufva" och befälhafvaren å samma fartyg Sjökaptenen C. A. Eriksson instämde i November 1897 till Rådstufvu Rätten i Carlskrona rederiet för barkskeppet „Thor" äfvensom sedermera befälhafvaren å sistnämnde fartyg Sjökaptenen R. J. A. Falck och yrkade att som felaktig manövrering af „Thor" vållat att båda fartygen natten emellan d. 30 och 31 Augusti 1897 sammanstött i Öresund utanför Falsterbo, rederiet för „Thor" och Sjökaptenen Falck måtte förpligtas ersätta kostnaden för botande af de vid sammanstötningen å „Dufva" uppkomna skador med 3501 kronor och andra af sammanstötningen föranledda utgifter, enligt räkning utgörande 509 kr. 47 öre, äfvensom godtgörelse för det „Dufva" till följd af de uppkomna skadorna under 21 dagar ej kunnat användas med 2047 kronor och för en af Sjökaptenen Eriksson företagen resa till Carlskrona med 200 kronor, jemte ränta och ersättning för rättegångskostnaden.

De sålunda instämde uttogo i sin ordning stämning å kaptenen Eriksson med yrkande, att som sammanstötningen orsakats deraf att „Dufva" vid ifrågavarande tillfälle ej förde behöriga lanternor, Eriksson såsom befälhafvare å „Dufva" måtte åläggas gälde kostnaden för reparation af de „Thor" genom sammanstötningen tillskyndade skador och andra deraf förorsakade kostnader med tillhopa 2443 kronor 47 öre samt att utgifva ersättning för det fartyget under nio dagar efter sammanstötningen varit ur brukbart skick med 1204 kronor 20 öre eller åtminstone för hyra och kost åt besättningen under samma tid med 199 kronor 50 öre, jemte godtgörelse för utgifterna å saken.

Rådstufvu Rätten yttrade sig i Utslag den 27 December 1898 och fann det genom hvad i saken förekommit vara utredt och styrkt: *att* ifrågavarande sammanstötning emellan barkskeppen „Dufva" och „Thor" egt rum den 30 Augusti 1897 klockan

omkring 11.30 eftermiddagen under det att fartygen befunno sig under kryssning emellan Falsterbo och Stevns fyr;

att „Thor"s gröna lanterna omkring 20 tidsminuter, innan sammanstötningen egde rum, iakttagits ombord å „Dufva" omkring 5 streck på babords bog och på cirka 2 à $2^1/_2$ minuters distans;

att „Dufva" dervid med vinden syd till ost seglat bidevind för styrbords halsar med en fart af omkring 3 knop och styrande ost till syd;

att „Dufva"s röda lanterna omkring 7 tidsminuter före sammanstötningen iakttagits ombord å „Thor" 4 streck om styrbord och på ett afstånd, som finge anses hafva uppgått till minst 876 meter;

att „Thor" dervid för sydostlig vind seglat bidevind för babords halsar med en fart af omkring $1^1/_2$ à 2 knop och med kursen vexlande efter vindkastningen från syd till vest half vest samt syd sydvest;

att vinden vid tillfället varit laber och luften sigtbar;

att „Dufva", efter det „Thor"s gröna lanterna blifvit synlig, behållit sin kurs till ögonblicket före sammanstötningen, då befälhafvaren å „Dufva", för att minska sammanstötningens häftighet, lofvat;

att befälet å Thor", omedelbart efter det „Dufva"s röda lanterna blifvit synlig, låtit lägga rodret styrbord samt derefter nedfirat gaffeltoppseglet och inhala mesanseglet på gaffeln, allt för att få fartyget att falla;

att befälhafvaren å „Thor", sedan fartyget fallit omkring 2 streck, låtit stötta rodret men omedelbart derefter gifvit order att falla;

samt att, sedan „Thor" fallit omkring 3 streck, fartygen sammanstött med hvarandra, dervid „Dufva"s babords bog träffat „Thor"s styrbords bog med den påföljd, att å „Dufva" bogsprötet afbräckts samt stäfven, klyfverbommen bog og kri skadats, och å „Thor" ledstång, waterbord och en del bordläggningsplankor krossats samt förseglen gjorts obrukbara;

och emedan befälhafvaren å „Dufva", genom att behålla fartygets kurs oförändrad efter det „Thor"s gröna lanterna blifvit synlig, fullgjort hvad honom till undvikande af ombordläggning författningsenligt ålegat; samt befälhafvaren å „Thor" jemväl finge anses hafva, efter det „Dufva"s röda lanterna blef synlig, för undvikande af sammanstötning vidtagit sådana åtgärder, som

författningsenligt honom ålegat, helst någon utredning, emot rederiets för „Thor“ och dess befälhafvares uppgifter, icke blifvit af motparterna förebragt derom att den vidtagna åtgärden att stötta rodret verkat ändring i den riktning, „Thor“ vid fallandet erhållit, hvartill komme att „Thor“s befälhafvare omedelbart derefter åter gifvit order att falla; ty och som vid ofvan nämnda förhållande det måste anses ådagalagdt att sammanstötningen förorsakats deraf att „Dufva“s röda lanterna å „Thor“ iakttagits så sent, att „Thor“, oaktadt de åtgärder, som derå vidtagits, icke hunnit falla tillräckligt för att komma akterom „Dufva“;

alltså och då å ena sidan någon bevisning icke förekommit derom, att ombord å „Thor“ någon försumlighet från utkikens sida varit orsaken till att „Dufva“s röda lanterna först 7 minuter före sammanstötningen iakttagits, samt å andra sidan rederiet för „Thor“ och kaptenen Falck icke, gent emot hvad rederiets för „Dufva“ och kaptenen Erikssons vittnen i sådant afseende intygat, kunde anses hafva styrkt, att „Dufva“s röda lanterna, innan den från „Thor“ iakttogs, icke varit lysande eller att den icke haft sådan ljusstyrka, som föreskrifves i artikeln 2 moment c. och artikeln 5 af Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896;

funne Rådstufvu Rätten vållande från någondera sidan icke, såvidt utredas kunnat, hafva orsakat sammanstötningen samt förordnade följaktligen, jemlikt § 221 i Sjölagen, att hvardera sidan skulle draga sin skada, hvarjemte parterna fingo vidkännas hvar sina å saken hafda kostnader.

En ledamot af Rådstufvu Rätten var af skiljaktig mening och ansåg sammanstötningan hafva förorsakats derigenom att skeppet „Dufva“ så sent upptäcktes från „Thor“ att detta sednare fartyg icke kunnat falla undan och således måste anses hafva vållats genom försumlighet af „Thor“s befäl eller besättning; på grund hvaraf samma rättsledamot pröfvade jemlikt § 220 och 222 i gällande sjölag rättvist förpligta kaptenen Falck och „Thor“s rederi att med detta fartyg och dess frakt ersätta rederiet för „Dufva“ all den genom sammanstötningen uppkommande skada och förlust samt i sådant hänseende till sistnämde rederi utgifva de derutinnan fordrade belopp tillhopa 6257 kr. 47 öre jemte ränta äfvensom att på enahanda sätt gälda rederiets för „Dufva“ rättegångskostnad med skäliga ansedda 728 kr. 12 öre jemte protokollslösen.

Båda Parterna klagade i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, som i Dom den 20 Oktober 1899 fann skäl ej hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvu Rättens Utslag.

Sedan å ömse sidor talan fullföljts hos Kongl. Maj.ts. beslöt

Kongl. Maj.t i Högsta Domstolen att utlåtande skulle infordras från Kongl. Marin-Förvaltningen.

I afgifvet uttalande ansåg nämnda embetsmyndighet att då barkskeppet „Dufva", som seglade för styrbords halsar, bibehållits vid sin bidevindskurs oförändrad, befälet å detta fartyg ställt sig till efterrättelse de föreskrifter, som härutinnan meddelats i Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m.; och hade enligt embetsverkets mening icke visats, att detta fartygs lanternor icke brunnit klara före sammanstötningen eller att desamma icke egt författningsenlig ljusstyrka; hvad åter beträffade barkskeppet „Thor", som seglade för babordshalsar och sålunda jemlikt Art. 17 b) ofvannämnda författning haft att hålla undan för „Dufva", hade Marinförvaltningen icke kunnat finna annat än att befälet å detta fartyg genom att under fartygets fallande och innan faran för ombordläggning upphört gifva order om rodrets stöttande, hvilken åtgärd enligt rorgängarens vittnesmål utförts och måste anses hafva minskat fartygets fallgir, genom denna åtgärd — äfven om sammanstötningen ändock icke kunnat förebyggas till följd deraf att den röda lanternan å „Dufva" så sent iakttagits å „Thor" — förfarit i strid med föreskrifterna i förberörda förordningar.

Nedre Revisionen hemställde att Kongl. Maj.t måtte ej finna skäl att göra ändring i Hofrättens Dom. En ledamot var dock skiljaktig och ansåg anledningen till sammanstötningen vara att söka deri att befäl eller besättning på „Thor", hvilket fartyg vid samma tillfälle enligt gällande bestämmelser haft skyldighet att hålla undan för „Dufva" icke iakttagit behörig utkik, hvartill komme att „Thor"s befälhafvare genom att under fartygets fallande och innan faran för ombordläggning upphört, gifva, enligt hvad utredt blifvit, jemväl följd order om rodrets stöttande förfarit i strid mot förstnämnda Förordningen d. 9 December 1896 och hemställde derföre bemälde ledamot att Kongl. Maj.t måtte jemlikt 220 och 222 §§ Sjölagen med ändring af domstolernas beslut pröfva rättvist förpligta Sjökaptenen Falck såsom befälhafvare å „Thor" och samma fartygs rederi att med detta fartyg och dess frakt ersätta rederiet för „Dufva" den genom ombordläggningen förorsakade skada och kostnad, hvilken ersättning dock med hänsyn dertill att rederiet för „Dufva" icke kunde anses vara berättigadt till godtgörelse för öfverliggedagar, måtte bestämmas till icke högre belopp än 4210 kr. 47 öre, jemte

ränta, äfvensom att gälda „Dufva"s rederi kostnaden å saken vid Rådstufvurätten med 800 kronor.

Saken föredrogs slutligen i Högsta Domstolen den 27 November 1901, hvarefter Kongl. Maj.ts Dom, innefattande Högsta Domstolens fleste ledamöters mening utfärdades den 11 påföljande December och är i hvad angår sjelfva saken af följande lydelse:

„Emedan, på sätt Rådstufvurätten yttrat, befälhafvaren å „Dufva" vid ifrågavarande tillfälle, då fara förefans för ombordläggning, genom att behålla fartygets kurs oförändrad, efter det „Thor"s gröna lanterna blifvit synlig, förfarit i enlighet med hvad honom till undvikande af ombordläggning författningsenligt ålegat;

men deremot i fråga om „Thor", hvilket fartyg skolat hålla undan för „Dufva" förekomme att, ehuru vid ifrågavarande tillfälle, då luften ostridigt varit klar och sigtbar, „Thor"s gröna lanterna iakttagits ombord å „Dufva" omkring 20 minuter före sammanstötningen, „Dufva"s röda lanterna först omkring 7 minuter före sammanstötningen iakttagits ombord å „Thor";

vid hvilket förhållande och då rederiet för „Thor" och Falck icke emot den utredning, som i sådant hänseende blifvit å vederdelosidan förebragt, kan anses hafva ens gjort sannolikt, att den röda lanternan å „Dufva" vid tillfället icke brunnit klart eller icke egt författningsenlig ljusstyrka, antagas måste, att anledningen dertill, att den röda lanternan å „Dufva" först så sent iakttagits ombord å „Thor" varit den, att ombord å „Thor" icke hållits behörig utkik;

hvartil kommer, att befälhafvaren å „Thor" i så måtto förfarit i strid med gällande föreskrifter till undvikande af ombordläggning, att han, efter det rodret å „Thor" blifvit lagdt styrbord och fartyget till följd deraf börjat falla, låtit, om ock endast för en kort stund, stötta rodret;

ty och som på grund häraf måste anses utredt, att sammanstötningen orsakats genom vållande å „Thor"s sida, samt Falck, såsom befälhafvare å „Thor" äfvensom detta fartygs rederi, jemlikt 220 och 222 §§ Sjölagen, äro skyldiga att, rederiet med fartyg och frakt, godtgöra vederparterna den dem genom sammanstötningen orsakade skada och förlust;

alltså och då kostnaden för afhjelpande af de vid sammanstötningen å „Dufva" uppkomna skador uppgått till 3501 kronor samt upplyst är, att rederiet för „Dufva" till följd af sammanstötningan måst vidkännas andra utgifter till belopp af 509 kr.

47 öre äfvensom att „Dufva“ tillföljd af de uppkomna skadorna under 21 dagar ej kunnat användas, men den rederiet genom uppehållet tillskyndade förlust skäligen icke kan anses uppgå till högre belopp än 1000 kronor, samt rederiet för „Dufva“ och Eriksson icke visat fog för anspråket på godtgörelse för en af Eriksson företagen resa till Carlskrona;

pröfvar Kongl. Maj.t lagligt att, med ändring af domstolarnas beslut, på det sätt bifalla den af rederiet för „Dufva“ och Eriksson i saken förda talan, att Falck förpligtas att till vederparterna genast emot qvitto uttgifva tillhopa 5010 kronor 47 öre jemte 5 procent ränta derå från stämningsdagen den 8 Januari 1898, till dess betalning sker, för hvilket belopp jemte ränta rederiet för „Dufva“ och Eriksson eger med den rätt 268 § Sjölagen bestämmer hålla sig jemväl till „Thor“ med dess frakt; Skolande Falck och rederiet för „Thor“ derjämte godtgöra vederparternas kostnader å saken vid Rådstufvu Rätten med 800 kronor.

Justitie Rådet *Skarin* yttrade efter sakens föredragning: „Emedan, jemlikt 17 Artikeln b af Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896, barkskeppet „Thor“, som vid ifrågavarande tillfälle seglat bidevind för babords halsar, skolat hålla undan för barkskeppet „Dufva“, som seglat bidevind för styrbord halsar;

men „Thor“ icke blifvit i öfverensstämmelse härmed manövrerad; och utredningen i målet ej gifver vid handen, att giltigt hinder för „Thor“s manövrering i öfverensstämmelse med ofvanberörda föreskrift förefunnits;

ty och som någon felaktighet i afseende å „Dufva“s manövrering ej blifvit påvisad, och sammanstötningen förty måste anses förorsakad genom vållande å „Thor“s sida;

alltså och på de af Högsta Domstolens öfriga ledamöter i fråga om skadeersättningens belopp anförda skäl instämmer jag i det slut, hvartill samma ledomöter i sjelfva saken och beträffande rättegångskostnaderna kommit.“

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan regnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 24. **Norges Høiesteret:** Moss Aktiemøller mod Dampskibet „Ponis“ Rederi. — 25. **Norges Høiesteret:** Bark „Lancashire“s Rederi mod Matros Bernt Mathiassen. — 26. **Kongl. Maj.t.:** Rederiet för barkskeppet „Dufva“ m. fl. mot rederiet för barkskeppet „Thor“ m. fl.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8	Aargang III	1902

27.

Kongl. Maj.ts Dom den 14 Februari 1902.

Göteborgs Nya Ångslups Aktiebolag

och

Bogseringsaktiebolaget „Aktiv".

Under stark tjocka en dag i December 1898 sammanstötte i Göta elf ångslupen „Falken" med en annan ångslup „Aktiv III", som bogserade ett ångfartyg. Vid sammanstötningen träffades „Aktiv"s babordssida med den påföljd, att åtskilliga skador uppkommo, som måste repareras.

„Falken", som tillhörde Göteborgs Nya Ångslups Aktiebolag, hade med passagerare afgått från Göteborg på väg till Södra Skärgården och dervid följt norra elfstranden, men i anseende till den uppkomna svåra tjockan vändt åter till staden och dervid följt samma strand, der befälhafvaren ansåg sig bättre kunna hafva föremålen i sigte och äfven kunna landsätta passagerarne, än att gå öfver till motsatta stranden, der flera fartyg lågo förtöjda.

Bogseringsaktiebolaget „Aktiv", som egde den skadade ångslupen instämde till Rådstufvu Rätten i Göteborg ångslupsaktiebolaget och, under påstående att „Falken" genom felaktig manövrering ensam varit vållande till kollisionen, yrkade ersättning för den lidna skadan och hafda extrakostnader.

Under åberopande af Art. 25 i Förordningen den 9 Dec. 1896 rörande färd i trångt farvatten, till hvilken ifrågavarande farled måste hänföras, fann Rådstufvu Rätten befälhafvaren å „Falken", såsom vållande till sammanstöt-

ningen, skyldig ersätta all den derigenom för bogseringsaktiebolaget uppkomna skada och förlust; och ålades ångslupsbolaget, enlikt §§ 220 och 222 Sjölagen, att i sådant afseende utgifva 520 kr. jemte ränta och ersättning för rättegångskostnaden.

Såväl Göta Hofrätt som äfven Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvu Rättens Dom.

Den 22 December 1898 hade ångslupen „Falken", tillhörig Göteborgs nya ångslupsaktiebolag, med passagerare afgått omkring klockan 2 eftermiddagen från Göteborg på väg till södra skärgården och följande norra elfstranden hunnit förbi en till Lindholmens mekaniska verkstad hörande brygga, då ångslupen på grund af den starka tjocka, som under tiden uppkommit, vändt om och tagit väg åter till Göteborg längs nämnda strand. Dervid hade ångslupen sammanstött med annan ångslup, „Aktiv III", som under befäl af Sjökapten Markusson bogserade ångfartyget „Skandia" ned för elfven. Vid sammanstötningen hade „Falken" med sin förstäf träffat „Aktiv"s babordssida med den påföljd att „Aktiv" erhöll åtskilliga skador och sedermera måste undergå reparation.

Bogseringsaktiebolaget „Aktiv", såsom egare till ångslupen „Aktiv III" instämde till Rådstufvurätten i Göteborg ångslupsaktiebolaget med yrkande, att då kollisionen vållats uteslutande genom felaktig manövrering å „Falken"s sida, ångslupsbolaget måtte varda ålagdt att med nämnda ångslup och dess frakt ersätta bogseringsaktiebolaget den skada, som genom kollisionen tillskyndats „Aktiv III", jemte kostnaden för sjöförklaring och besigtning af skadan.

Bogseringsbolaget uppgaf, att den felaktiga manövreringen bestått dels deri att „Falken" vid tillfället framdrifvits med stark fart och dels deri att „Falken"s kurs hållits utefter norra stranden i stället för att den bort hållas utmed den södra enligt artikeln 25 i Förordningen den 9 December 1896.

Ångslupsbolaget bestred käromålet på den grund att vid kollisionen någon felaktig manöver från „Falken"s sida ej förelegat såsom orsak till kollisionen. Befälhafvaren å „Falken" Sjökaptenen A. Pettersson uppgaf, att då vid ifrågavarande resa luften tätnat till tjocka, han icke kunnat gå med ångslupen öfver till andra sidan af farleden, derunder kollision med förtöjda fartyg lätt kunnat uppstå, utan måst hålla sig på den sida der fartyget redan befann sig och der han hade föremålen i sigte samt kunde landsätta passagerarne. Efter vändningen hade „Falken" gått

med den minsta möjliga fart under det befälhafvaren gifvit föreskrifna signaler med ånghvisslan. Han ansåg att orsaken till kollisionen varit den att „Aktiv“ vikit ur sin kurs och att han icke hört några signaler från „Aktiv“ af den beskaffenhet, som det ålåge bogserande fartyg att gifva.

Sedan å ömse sidor vittnen afhörts, yttrade Rådstufvurätten i Dom den 16 December 1899:

Då, med hänsyn till den i förhållande till trafiken i hamnen i Göteborg ringa bredden af farleden i hamnen, farleden måste anses såsom trångt farvatten;

då, äfven om, såsom å ångslupsbolagets sida åberopade vittnen intygat, det på grund af den vid tilfället rådande tjockan varit för „Falken“ förenadt med fara att söka komma öfver mot södra elfstranden, i närheten af hvilken flera fartyg legat fortöjda, kaptenen Pettersson dock borde hafva insett att det varit förenadt med än större fara att på återfärden till Göteborg låta „Falken“ följa den å dess babordssida befintliga norra elfstranden och möta de fartyg, som på väg nedför elfven gått längs sistnämnda strand;

då Pettersson vid detta förhållande måste anses hafva förfarit felaktigt och i strid med föreskrifterna i 1896 års Förordning artikeln 25, derigenom att han, i stället för att vid återfärden till staden med sitt fartyg hålla sig på den sida af farledens midt, som legat å fartygets styrbordssida, med fartyget följt norra elfstranden;

och då, ehuru i saken blifvit ådagalagdt, att från „Aktiv“ ej gifvits sådana signaler, som i artikeln 15 af nämnda Förordning föreskrifvas för fartyg som bogserade, befälhafvaren å „Aktiv“ dock icke, såsom å ångslupsbolagets sida påstått, genom denna sin underlåtenhet eller genom felaktig manövrering af „Aktiv“ strax före sammanstötningen kunde anses hafva å sin sida förorsakat densamma;

fann Rådstufvurätten Pettersson genom sitt omförmälta felaktiga förfarande ensam hafva varit till sammanstötningen vållande och derföre, jemlikt 220 § Sjölagen, skyldig att ersätta all den skada och förlust, som genom sammanstötningen för Bogseringsaktiebolaget uppstått, i hvilket afseende Ångslupsaktiebolaget jemlikt §§ 8, 220 och 222 Sjölagen förpligtades att med „Falken“ och dess frakt ersätta motparten nämnda skada och förlust med sammanlagdt 530 kronor jemta ränta äfvensom att med 262 kronor godtgöra bogseringsbolagets kostnader å rättegången.

Ångslupsaktiebolaget sökte ändring i Göta Hofrätt och anförde bland annat att Göteborgs hamn ej vore ett trångt vatten i lagens mening. Den åberopade Artikeln 25 i 1896 års Förordning syftade på sådane farleder, der i följd af den ringa bredden svårighet kunde tänkas skola uppstå, då fartyg mötas: Göteborgs hamn, der kollisionen egde rum, vore 1000 fot bred och således ett rätt rymligt farvatten för ångslupar och bogserbåtar.

Hofrätten meddelade Dom den 20 April 1900 och fann ej skäl till ändring i Rådstufvurättens Dom samt förpligtade ångslupsaktiebolaget att ersätta motparten dess kostnader å saken i Hofrätten med 42 kronor.

En ledamot var af skiljaktig mening och ansåg befälhafvaren å „Falken" icke hafva genom felaktig manövrering varit vållande till sammanstötningen, hvarföre och då denna fastmera syntes hafva timat af våda, bogseringsaktiebolagets talan af bemälde Hofrättsledamot ogillades med förklarande dock att med afseende å hvad i saken förekommit ångslupsaktiebolaget finge sjelft vidkännas sina kostnader vid Rådstufvurätten likasom kostnaderna i Hofrätten emellan parterne qvittades.

Ångslupsaktiebolaget fullföljde talan hos Kongl. Maj.t, och upprepade att orden i Artikeln 25 „trångt farvatten" ej kunde afse ett farvatten sådant som Göteborgs hamn. Engelska originalet till 1896 års Förordning använde på motsvarande ställe orden „narrow passage".

Bogseringsbolaget inställde sig icke hos Kongl. Maj.t.

Med bifall till Nedre Revisionens hemställan pröfvade Kongl. Maj.t i Högsta Domstolen rättvist fastställa Hofrättens Dom.

28.

Kongl. Maj.ts Dom den 14 Februari 1902.

Befälhafvaren å Ångfartyget „Ariosta“ Sjökaptenen Frederick Dossor

emot

Fiskaren Lars Pontus Nilsson i Hönö Röd m. fl.

Angående skadeersättning i följd af ombordläggning.

Sedan ofvannämnda till Rådstufvu Rätten i Göteborg instämda, under No. 106 sid. 493 i 1900 års Samling af Domme i Sjøfartsanliggender refererade sak, fullföljts i Göta Hofrätt (se referatet No. 81 sid. 478 i 1901 års samling) sökte Sjökaptenen Dossor hos Kongl. Maj.t ändring i Hofrättens Dom af den 19 April 1901.

Efter det Nedre Revisionen afgifvit underdånigt betänkande pröfvade Högsta Domstolen, på de af Rådstufvu Rätten anförda skäl rättvist fastställa det slut, Hofrättens Dom innehölle; och förpligtades Kaptenen Dossor att ersätta sina motparter deras kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med 150 kronor jemte lösen af Kongl. Maj.ts Dom.

29.

Kongl. Maj.ts Dom den 5 Marts 1902.

Sjökaptenen G. Andersson i Karlshamn

emot

P. O. Stokkebyes Aktiebolag i Göteborg.

Befälhafvaren å segelfartyget „Ellida“ hade i Juni 1899 utfärdat konnossement derom att han i fartyget, då liggande i Rostock, inlastat ett parti råg m. m. att aflemnas i Helsingborg till innehafvaren af konnossementet; men vid fartygets ankomst till Helsingborg hade fartygsbefälhafvaren utlemnat hela lasten till Handlanden Olof Olsson, oaktadt denne icke företedde konnossement och icke heller inlöst dem. Handlanden Olsson försattas sedermera i konkurs och lastegaren, P. O. Stokkebyes Aktiebolag i Göteborg instämde till Rådstufvu Rätten i Carlshamn såväl fartygsbefälhafvaren som hufvudredaren

för fartyget och yrkade åliggande för dem att ersätta bolaget all den kostnad, skada och förlust, som genom fartygsbefälhafvarens omförmälda felaktiga förfarande uppkommit, jemta ränta och ersättning för rättegångskostnaderna. De instämde invände, att vid fartygets ankomst till Helsingborg Handlanden Olsson på grund af en utaf bolaget å honom utställd faktura å lasten anmält sig såsom lastemottagare samt tillika hos Tullkammaren derstädes såsom lastegare angifvit lasten til förtullning. Då jemväl fartygets skeppsklarerare förklarat Handlanden Olsson behörig att emottaga lasten, hade lasten blifvit till Olsson såsom behörig lastemottagare utlemnad.

Rådstufvu Rätten, som icke kunda fästa afseende vid de sålunda gjorda indvändningarna, förpligtade fartygsbefälhafvaren att personligen och hufvudredaren att med fartyg och frakt till bolaget utgifva 8123 kr. 92 öre jemte ränta med rätt att af bolaget uppbära hvad i anledning af dess bevakning i Olssons konkurs kunde komma att tillfalla. Dertill kom ersättning för rättegångskostnaderna 115 kr. 50 öre.

Såväl Hofrätten öfver Skåne och Blekinge som äfven Kongl. Maj:t fastställde Rådstufvu Rättens beslut.

Den 23 Juni 1899 utfärdade dåvarande befälhafvaren å segelfartyget „Ellida“ Sjökaptenen G. Andersson i Carlshamn 2ne konnossement af innehåll att han i fartyget, liggande i Rostock, inlastat 75 900 kilogram råg jemte 50 mattor med förbindelse för honom att aflemna lasten i Helsingborg till order eller med andra ord till innehafvaren af konnossement. Vid fartygets ankomst till Helsingborg utlemnade emellertid kaptenen Andersson i slutet af samma månad hela lasten till Handlanden Olof Olsson derstädes, oaktadt denne icke företedde konnossementen och icke heller inlöst dessa.

Handlanden Olsson försattes den 29 September samma år i konkurs; och P. O. Stokkebyes aktiebolag i Göteborg, såsom innehafvare af konnossementen och säljare af varan, yrkade i stämning till Rådstufvu Rätten i Carlshamn att Kaptenen Andersson personligen och rederiet för fartyget med fartyg och frakt måtte åläggas ersätta all den kostnad, skada och förlust, som genom det felaktiga förfarandet att utlemna lasten till Olsson upkommit jemte ränta och ersättning för rättegångskostnaderna.

Andersson och hufvudredaren för fartyget Sjökaptenen C. G. Svensson genmälde att då fartyget ankommit till Helsingborg, hade Handlanden Olsson anmält sig såsom lastemottagare och företett till bestyrkande häraf en af bolaget å honom utställd faktura å lasten. Olsson hade derjemte hos Tullkammaren i Helsingborg såsom lastegare till förtullning angifvit lasten. Då jemväl fartygets skeppsklarerare, till hvilkas åliggande hörde att till tullkammare ingifva för inklaring erforderliga handlingar, jemväl

förklarat Olsson behörig att mottaga lasten, hade någon tvekan icke kunnat råda derom att Olsson var behörig lastemottagare, hvarföre ock lasten til honom utlossats.

Bolaget, som i bref till Handlanden Olsson af den 15 Juni 1899 erkänt sig hafva sålt en råglast cif „god svensk sundhamn, promt aflastning betalning med Eder tre månaders accept plus diskonto mot dokumenterna, öfriga vilkor på basis af Köpenhamns cifslutsedels vilkor för kornhandel", hade den 23 i samma månad till Olsson afsändt räkning å 8247 kr. 60 öre deruti inberäknad tre månaders ränta 123 kr. 68 öre att betalas pr. 3 månader emot accept. Uti ett d. 28 samma Juni månad till Olsson aflåtet bref sade sig bolaget på grund af emellertid erhållna upplysningar om hans solidité icke vilja under några omständigheter lemna råglasten på andra vilkor än „kassa emot konnossement," samt begärde telegrafsvar nästpåföljande förmiddag. Då sådant ej ankom aflät bolaget telegram d. 29 med protest mot råglastens lossning, såvida ej de sednast uppställda vilkoren uppfylldes, men erhöll svar pr. telegraf d. 30 att råglasten redan var lossad. Den 5 nästpåföljde Juli blef Olsson af Notarius Publicus affordrad betalning för en af bolaget på honom dragen (ej accepterad) vexel å 8123 kr. 92 öre, ställd att betalas vid uppvisandet, men Olsson vägrade inlösa vexelen, då den var ställd att betalas à vista men förklarade sig villig lemna tre månaders accept i enlighet med slutsedelen.

Bolaget anförde, att fartygsbefälhafvaren icke hade någon som helst rättighet att fästa afseende vid det aftal, som möjligen kunde finnas emellan säljaren af lasten och köparen, utan hade endast att tillse, att han utlemnade lasten, till rätt person och denne vore enligt 137 § Sjölagen endast den som innehade behörigt konnossement.

Uppgifterne att Tullkammaren och skeppsklareraren skulle lemnat tillstånd till lastens utlemnade vore utan betydelse, enär dermed endast afsetts att tullafgifterne voro betalda och frakten erlagd.

I Utslag den *12 Februari 1900* yttrade Rådstufvu Rätten att som ostridigt vore att Andersson i egenskap af befälhafvare å segelfartyget „Ellida", sedan han i Rostock inlastat ett parti råg och å lasten utfärdat konnossement, innefattande bland annat förbindelse att i Helsingborg aflemna lasten „till order", efter ankomsten dit utlemnat densamma till Handlanden Olof Olsson derstädes, oaktadt denne icke företett konnossement, som berättigat honom till lastens utbekommande;

alltså och då bolaget såsom ostridigt egare af ifrågavarande råglasten, skulle genom Anderssons berörda felaktiga förfarande, tillskyndas en förlust af 8123 kr. 92 öre, derest liqvid för lasten komme att uteblifva, samt det enligt lag ålåge Svensson, såsom

redare för fartyget, att dermed och med dess frakt häfta för utaf fartygets befälhafvare åstadkommen skada;

pröfvade Rådstufvu Rätten, som icke kunde fästa afseende vid de af Andersson och Svensson i saken gjorda invändingar, skäligt förpligta Andersson och Svensson, Andersson personligen samt Svensson med fartyg och frakt att till bolaget i omstämda afseende utgifva förenämnda belopp 8123 kr. 92 öre med 5 % ränta derå från den 1ste Juli 1899 till dess full betalning skedde, dock med rätt för Andersson och Svensson att af bolaget uppbära hvad som i anledning af bolagets i Olssons konkurs gjorda bevakning af dess ifrågasatta förlust kunde komma att utfalla; och skulle Andersson och Svensson godtgöra bolaget dess kostnader i saken med tillhopa 115 kr. 50 öre.

Andersson och Svensson vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge och ansåg att, om bolaget varit berättigadt att af Olsson utfå liqvid tidigare än efter tre månader, så borde bolaget sjelft få vidkännas den förlust, som kunnat uppkomma derigenom att bolaget icke utsökt sin fordran innan Olsson råkade i konkurs.

Hofrätten fann i Dom den 30 November 1900 skäl icke hafva förekommit, som kunde leda till ändring i Rådstufvu Rättens Utslag samt förpligtade Andersson och Svensson att godtgöra bolagets i Hofrätten använda utgifter å saken med 50 kronor jemte domslösen.

I Dom, utgifven den *5 Mars 1902*, pröfvade Kongl. Maj.t i Högsta Domstolen, med bifall till Nedre Revisionens hemställan, rättvist fastställa Hofrättens Dom och ålade Andersson att godtgöra vederpartens kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte hvad som åtginge till lösen för Kongl. Maj.ts Dom.

30.

Kongl. Maj.ts Utslag den 7 April 1902.

Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actien Gesellschaft i Berlin

emot

Firman A. & A. Y. Mackay såsom egare af ångfartyget „Aberfoyle"

rörande klander af dispache i hvad angår ett fartygs värde i skadadt skick.

Engelska ångfartyget „Aberfoyle" under resa från Riga till Antwerpen med last af spanmål och annat gods grundstötte den 8 November 1899 vid Ösby på Ölands östra kust. Fartyget, som hastigt fylldes af vatten blef af ångaren „Helios", tillhörande bogserings- och dykeribolaget Neptun, taget af grund och, sedan läckorna af dykare tätats, infördt till Kalmar, der resan afslutades, och den icke kastade lasten såldes å auktion. Undersökning af fartygets botten verkställdes af en å „Helios" anställd dykare, som i afgifven rapport anmärkte åtskilliga skador. Tre af magistraten i Kalmar på ansökan af fartygets befälhafvare förordnade besigtningsmän anställde härefter besigtning och värdering af så väl fartyg som last samt afgåfvo den 22 November det skiftliga yttrande, att de med hänsyn till nämnda dykarerapport åsatte fartyget i skadadt skick ett approximativt värde af 6000 pounds Sterling.

Den 27 November anmälde fartygets befälhafvare hos Notarius Publicus i Kalmar protest mot hvarje taxering af fartygets värde i skadadt skick, innan detsamma blifvit intaget i docka, så att det verkliga värdet kunde utrönas.

Sedan fartyget med egen maskin afgått till Köpenhamn för att repareras och derstädes upptagits å slip, företog två personer, efter förordnande af ordföranden i Sjö- och Handelsrätten, besigtning å fartyget och, enligt ett den 21 Januari 1900 dagteckнadt besigtningsinstrument, föreskrefvo åtskilliga reparationer å fartyget för en beräknad kostnad af 5216 pounds samt uppskattade fartyget i skadadt skick till allenast 2300 pounds.

Uti en för fördelning af kostnaderna i anledning af berörda haveri den 15 Mars 1901 utgifven dispache yttrade Dispachören i Stockholm att då beträffande fartygets värde i skadadt skick förefunnes en högst väsentlig skilnad mellan taxeringarne i Kalmar och i Köpenhamn, han från rederiet A. & A. Y. Mackey in-

fordrat uppgift å fartygets försäkringsvärde när olyckan inträffade och erhållit till svar att nämnda värde utgjort 10,000 pounds sterling; och då i betraktande toges att reparationskostnaderna uppginge till 5200 pounds, funne dispachören det vara uppenbart att det värde, som åsatts fartyget i Köpenhamn vore för lågt, hvarföre han, i enlighet med uppskattningen i Kalmar, till 6000 pounds beräknade det värde, efter hvilket fartyget skulle deltaga i gäldandet af gemensamt haveri.

Fartygets egare Firman A. & A. Y. Mackey klandrade dispachen hos Stockholms Rådstufvurätt och anförde att de af Magistraten i Kalmar utsedde besigtningsmännen icke i enlighet med stadgandet i 196 § Sjölagen vid värderingen af fartyget, hvilket icke kunnat i Kalmar med tillräcklig noggranhet undersökas, för hvarje skada angifvit den kostnad, som beräknades åtgå för dess afhjelpande och följaktligen den i Kalmar verkställda värderingen vore oriktig; att deremot den i Köpenhamn med synnerlig omsorg företagna uppskattning fartygets värde i skadadt skick blifvit tillförlitligen utrönt; derjemte framhöll firman enligt sin åsigt det oriktiga i att, på sätt i dispachen förekomme, låta försäkringssumman inverka på bestämmandet af fartygets värde, hvilket ordnades medelst öfverenskommelse emellan egare och assuradörer och vanligtvis vore högre än ångarens verkliga marknadsvärde. Rederiet yrkade derföre, att fartygets värde i skadadt skick måtte enligt uppskattningen i Köpenhamn bestämmas till allenast 2300 pounds och dispachen i öfverensstämmelse dermed rättas. Dessutom yrkade rederiet ersättning för sina utgifter å målet att fördelas såsom haverikostnader.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 17 September 1901:

Enär vid den besigtning och värdering af ångfartyget „Aberfoyle", som egt rum i Kalmar, besigtningsmännen åsatt fartyget endast ett approximativt värde utan att uppskatta de genom grundstötningen å fartyget uppkomna skador och beräkna kostnaderna för desammas afhjelpande;

samt vid sådant förhållande nämnda besigtning och värdering ej kunde anses hafva skett i laga ordning, i följd hvaraf det fartyget dervid åsatta värde icke bort läggas till grund för beräkningen af fartygets deltagande i gäldande af gemensamma haveriet;

alltså och då den i Köpenhamn skedda värdering, såsom behörigen verkställd, måste tillerkännas vitsord;

pröfvade Rådstufvurätten lagligt att, med upphäfvande af klandrade dispachen, visa ärendet åter till dispachören, som hade

att i dispachen verkställa de rättelser, hvilka föranleddes deraf att vid fördelningen af kostnaden för det gemensamma haveriet, fartygets värde beräknades till 2300 pounds engelsk sterling. Såsom ersättning för kostnaderna å saken tillerkändes A. & A. Y. Mackey 718 kr. 6 öre att jemte hvad de visade sig hafva utgifvit i lösen för Rådstufvurättens protokoll gäldas i likhet med dispachekostnaderna.

Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actien Gesellschaft jemte öfriga försäkringsgifvare såsom egare till en del af fartygets last anförde hos Kongl. Maj.t besvär öfver Rådstufvurättens utslag och yttrade bland annat att värderingen i Kalmar verkstälts af behörigen förordnade besigtningsmän; att såväl 207 § Sjölagen som 17 regeln i York-Antwerpen reglerne 1890 fartygets värde skall bestämmas vid resans slut, der fartyg och last skiljas åt. Liksom den i Köpenhamn verkstälda värderingen således *icke finge* läggas till grund vid bestämmandet af fartygets värde *måste* enligt nämnda lag och regler den i Kalmar, der fartyg och last skildes åt, läggas till grund för beräkningen af fartygets deltagande i gäldande af gemensamt haveri; att nämnda besigtningsmän icke verkstält särskild uppskattning af skadorna och kostnaden för desammas afhjelpande vore enligt klagandenas mening i förevarande fall utan särskild betydelse, då det icke vore skadornas eller reparationskostnadernas belopp utan endast det af besigtningsmännen angifna värdet å fartyget i skadadt skick, som kunde inverka på dispachen. Det vore också en vanlig praxis, att vid fartygsvärderingar i hamnar, der fartygen icke komme att repareras, allenast fartygens värde fastställdes utan att någon särskild uppskattning af skadorna och reparationskostnaderna upptoges i besigtningsinstrumentet. Det vore af stor vigt att lagens föreskrift om den ort, der värdering af ett havereradt fartyg och dess last skall ske, noga följdes, hvarigenom en rättvis uppskattning af de värden, efter hvilka kostnaderna i gemensamt haveri fördelas, kunde erhållas. Den af rederiet åberopade 196 § Sjölagen vore icke i förevarande fall tillämplig. Å hvad rederiet obestyrkt föreburit derom att fartygets försäkringsvärde, 10,000 pound, skulle vara för högt, bestredes allt afseende. De klagande yrkade derföre att Kongl. Maj.t med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag, måtte ogilla den af rederiet mot dispachen förda talan samt förpligta firman att sjelf vidkännas sina kostnader vid Rådstufvurätten.

Nedre Revisionen hemställde att Kongl. Maj.t ej måtte finna

skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpligta klagandena att ersätta A. & A. Y. Mackey kostnaderna i målet hos Kongl. Maj.t med 100 kr. jemte utslagslösen.

Vid målets föredragning funno Högsta Domstolens *fleste* ledamöter sådana förhållanden icke vara i målet ådagalagda att fartygets värde i skadadt skick kunde annorlunda bestämmas än vid dispachen i enlighet med uppskattningen i Kalmar skett, eller till 6000 pounds;

och pröfvade förty lagligt att, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag. så vidt talan deremot förts, ogilla klandret å dispachen;

i följd hvaraf A. & A. Y. Mackey skulle sjelfva vidkännas sina kostnader å målet.

Justitierådet *Cassel*, med hvilken Justitierådet *Lilienberg* förenade sig, yttrade: „Emedan på sätt Rådstufvurätten yttrat, vid den besigtning och värdering af fartyget, som egt rum i Kalmar, besigtningsmännen underlåtit att, på sätt ske bort, uppskatta de genom grundstötningen å fartyget uppkomna skador och beräkna kostnaderna för desammas afhjelpande, vid hvilket förhållande fartygets värde i skadadt skick icke kan anses vara genom berörda besigtning och värdering tillförlitligen utredt;

ty och som den besigtning och värdering af fartyget, som egt rum i Köpenhamn, blifvit verkställd af i behörig ordning utsedde besigtningsmän,

och det icke blifvit visadt, at det fartyget i skadadt skick dervid åsatta värde blifvit origtigt beräknadt,

finner jag ej skäl göra ändring i det slut, hvartill Rådstufvurätten i målet kommit.“

31.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 12te April 1902.

Johannes Langø, Knut Løvold og Ole Kiønø
(Advokat Platou)

mod

Johannes Skarsvaag.

En Jagt, der, under Slæb af et Dampskib, sætter Seil og forandrer Kurs, inden Slæbetouget er givet los, med den Følge, at Slæberen kæntrer en Baad, der er under Slæb af samme Damper, dømmes til at erstatte den herved foraarsagede Skade.

Hvad der er nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder, fremgaar af Præmisserne til den af Sjøret inden Fosen Sorenskriveri den 22de Januar 1901 afsagte Dom. Ved denne blev Johs. Skarsvaag frifunden for Johannes Langøs, Knut Løvolds og Ole Kiønøs Tiltale og Sagens Omkostninger ophævede. Det den befalede Sagfører for Sjøretten tilkommende Salær bestemtes derhos udredet af Statskassen.

Dommen blev af Johannes Langø, Knud Løvold og Ole Kiønø efter erhvervet Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis ved Stævning af 7de Juni 1901 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen overførtes til skriftlig Behandling. Ved Høiesterets Dom af 2den November 1901 blev Stævningen efter Appellanternes Begjæring afvist som ikke lovlig forfulgt, idet deres Advokat havde undladt i betimelig Tid at begjære Sagen berammet til Foretagelse.

De nævnte Personer har derpaa ved Stævning af 15de November 1901 paany indanket Sagen for Høiesteret, hvor den for dem befalede Sagfører har nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte tilpligtes at betale Appellanterne de paastaaede Kr. 217.25 samt Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for det Tab, Appellanterne har lidt ved ikke at faa fortsætte det paagaaende Sildefiske, med lovlige Renter fra Sjøretsstævningens Datum af begge disse Beløb samt Sagens Omkostninger for begge Retter, som om Sagen ikke var beneficeret, hvorhos den befalede Sagfører i ethvert Fald forventes tilkjendt et passende Salær af Statskassen.

Indstævnte Johannes Skarsvaag har ikke afgivet Møde.

Varsel og Dokumentation er i Orden.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Det er godtgjort, at Indstævnte, uden at forvisse sig om, at Slæberen til hans Jagt var kastet los fra det bugserende Dampskib, og forinden dette var skeet, — satte Forseil paa sin Jagt og ændrede dennes Kurs saaledes, at den styrede en fra Dampskibet forskjellig Kurs. Det ansees videre godtgjort, at han gjorde dette uden Nødvendighed og uden rimelig Grund. Hans Handlemaade maa under disse Omstændigheder betegnes som en uforsvarlig Manøvre, der maa medføre, at han pligter at erstatte den derved forvoldte Skade.

Det findes videre paa en efter Omstændighederne fyldestgjørende Maade godtgjort, at Appellanterne paa Grund af Indstævntes ovennævnte Handlemaade har lidt saadan Skade paa og Tab af sine Eiendele, som af dem opgivet, og at denne Skades Værdi kan ansættes til de Beløb, som er anført i det af Appellanterne fremlagte Taxtdokument. Det samlede Beløb udgjør, rettelig sammenlagt, Kr. 212.25. Dette Beløb med Renter fra Sjøretsstævningens Berammelse den 27de Juli 1899 maa saaledes Indstævnte tilpligtes at betale Appellanterne.

Derimod kan det ikke ansees tilstrækkelig godtgjort, at Appellanterne paa Grund af den under Sagen omhandlede Begivenhed har været hindret fra at deltage i Sildefiske: Indstævnte maa derfor frifindes med Hensyn til Paastanden om Erstatning i denne Anledning.

Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret bliver at ophæve.

Sagførselen giver ikke tilstrækkelig Grund til Ansvar.

Den for Høiesteret befalede Sagfører, Advokat Platous, Salær bliver at udrede af Statskassen.

I Henhold hertil afsiges saadan

D o m:

Indstævnte, Johannes Skarsvaag, bør til Appellanterne Johannes Langø, Knud Løvold og Ole Kiønø betale 212 — to Hundrede og tolv — Kroner 25 — tyve fem — Øre med 4 — fire — pCt. aarlig Rente deraf fra 27de Juli 1899 til Betaling sker. Forøvrigt bør Indstævnte for Appellanternes Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Den ved Høiesteret befalede Sagfører Advokat Platous Salær ansættes til 150 — et Hundrede og femti — Kroner, der saavel-

som de den befalede Sagfører ved Sjøretten og ved det optagne Thingsvidne tilkommende Salærer udredes af Statskassen.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 11te Juli 1899 har Citanterne Johannes Langø, Knut Løvold og Ole Kiønø anlagt nærværende Søgsmaal mod Indstævnte Johannes Skarsvaag, hvorefter de ved Sagfører inden Sjøretten den 10de Oktober næstefter nedlagde Paastand paa, at Indstævnte tilpligtes at betale Kr. 217.25 samt Erstatning efter Skjøn paa Indstævntes Bekostning for de Tab, Citanterne led ved ikke at kunne faa fortsætte det paagaaende Sildefiske samt lovlige Renter og Sagens Omkostninger.

I Stævningen oplyses Sagens Sammenhæng at være følgende: Under 4de November 1898 var Citanternes Baad og 3 andre Baade samt Indstævntes Jagt „Dyra Fjed" paa Slæb af Dampskibet „Thor" af Kristianssund ud fra Titren.

Slæbningen var ordnet saaledes, at Jagten havde den længste Slæber og altsaa laa bagerst, medens de 4 Baade var anbragt 2 paa hver Side af Jagtens Slæber og i en Afstand fra Dampskibet af ca. 20 Favne. Da de var komne et Stykke udpaa satte Jagten Seil til og styrede en fra Dampskibet afvigende Kurs uden at underrette Dampskibet herom og uden at give Ordre om Slæbets Ophør. Følgen heraf var, at Jagtens Slæber tog fat i Masten paa Citanternes Baad, saaledes at denne kantrede og alt deres Inventar tabtes, hvilket Tab som i Stævningen anført er anslaaet til Kr. 217.25. I det samme Retsmøde førte Indstævnte 2de Kontravidner, hvilke begge provede, at der af Indstævnte blev raabt over til Dampskibet, at Slæberen skulde kastes los, hvilket Raab som Følge af den korte Afstand, den svage Vind og Forholdene forøvrigt af samtlige ombordværende blev antaget at være hørt paa Dampskibet. Videre provede Vidnet, at saavel Indstævnte som hans Mandskab ansaa Ordningen med Slæbet meget farefuld og havde ogsaa Indstævnte for sit Mandskab udtalt, at han snarest muligt vilde se at blive kvit Slæbet. Da man derfor var kommet klar af „Stabfluen" gav Indstævnte den ovenomtalte Ordre, hvorefter der strax efter blev heist Seil, samtidig som Roret blev lagt lidt op. Derhos oplystes, at det var nødvendigt da allerede at lægge Roret op, da man ellers resikerede, at Fartøiet havde drevet ind mod nævnte „Stabflu". Citanterne har derefter ved Nordmøre Sorenskriveri ladet optage Tingsvidne, hvorunder blev ført som Vidner 3 af de i de andre Baade værende Personer, 1 af Dampskibet „Thor"s Mandskab samt tvende af dettes Passagerer. To af de 3 førstnævnte Hovedvidner bekræftede Kontravidnernes Prov om, at Indstævnte havde raabt over til Dampskibet, at Slæberen skulde kastes los. Samtlige forklarede, at Kantringen skede derved, at Indstævnte endnu inden Slæberen var kastet løs styrede ud af Kursen og derved bevirkede, at Slæberen tog fat i Masten paa Citanternes Baad, og saaledes væltede denne. Samtlige Hovedvidner var ogsaa enige i, at Katastrofen ikke skyldtes feil Manøvrering fra Citanternes Side, hvilke i det hele taget formenes at være uden Skyld i Uheldet. Nævnte Mandskab paa Dampskibet samt det ene af dettes Passagerer provede, at der fra Dampskibet blev raabt over til Indstævnte, at denne skulde slakke paa Slæberen, hvilket imidlertid ikke blev efterkommet. I Forbindelse med Thingsvidneakten fremlagde Citanterne en Erklæring fra Dampskibets Fører, der i det Væsentlige var overensstemmende med Hovedvidnernes Prov og hvori han erklærer Uheldet at være begrundet i Indstævntes Uvorrenhed og lidet sjømandsmæssige Handlemaade. Videre fremlagdes Erklæring fra 3 Dampskibsførere gaaende ud paa, at det er sjømandsmæssigt uforsvarligt, at et Jagtfartøi, der er paa Slæb sammen med mindre Baade, som ligger mellem Dampskibet og Jagten styrer ud af Kursen før Slæbetrossen er kastet løs fra Dampskibet. Indstævnte har derefter fremlagt et Indlæg, hvori han under Henvisning til Kontravidnernes Prov benægter, at Indstævnte har handlet sjømandsmæssigt uforsvarligt, idet han erklærer Ulykken at være begrundet dels deri, at de smaa Baade mod al god Sjømandsskik var placerede foran Jagten og dels og væsentligst deri, at hans Ordre om et kaste Slæberen løs ikke blev efterkommet.

Indstævnte saa, at hans Ordre blev hørt ombord paa Dampskibet, og maatte han da ogsaa have Grund til at tro, at Ordren vilde blive efterkommet strax. Under Benægtelse af Søgsmaalet indlod han Sagen under Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger. Citanterne fastholder derefter i sit nye Indlæg, at Ordningen under Slæbet var forsvarlig og nødvendig, idet Jagten kun skulde slæbes et ganske kort Stykke og slippes langt før Baadene. Videre benægtes, at Indstævntes Ordre om at kaste løs har været hørt ombord i Dampbaaden. De fastholder, at Indstævnte først burde have forvisset sig om, at Slæberen virkelig var kastet løs, førend han styrede ud af Kursen.

Retten finder, at Indstævnte under de forhaandenværende Omstændigheder ikke kan siges at have handlet uforsvarligt. Det maa nemlig ansees bevist, at Indstævntes Ordre om at kaste Slæberen løs har været hørt ombord i Dampskibet, ligesom ogsaa Indstævnte maa ansees at have havt fuld Grund til at antage dette, men findes det kun at være et Øiebliks Sag at udføre en saadan Ordre, hvorfor han, naar Hensyn tages til Omstændighederne i det hele taget, findes omend ikke at have handlet saa forsigtig som muligt, saa dog tilstrækkelig forsvarligt til at maatte gaa fri for Ansvar.

Naar Slæberen ikke strax blev kastet løs, maa dette have sin Grund i Omstændigheder, der er Indstævnte uvedkommende, og som ikke kan begrunde noget Ansvar for ham.

Som Følge heraf er Retten kommen til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde, medens Sagens Omkostninger paa Grund af Omstændighederne findes at burde ophæves.

Den befalede Sagfører, Overretssagfører Harald Hansen, der findes at have udført sit Hverv fuldt forsvarligt og som under Hovedsagen har afgivet Møde ved en Session, findes at burde tilkjendes et Salær, stort Kr. 125.00, der bliver at udrede af Statskassen.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan regnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 27. Kongl. Maj.t.: Göteborgs nya Ångslups Aktiebolag och Bogseringsaktiebolaget „Aktiv". — 28. Kongl. Maj.t.: Befälhafvaren å Ångfartyget „Ariosta", Sjökaptenen Frederick Dossor emot Fiskaren Lars Pontus Nilsson i Hönö Röd m. fl. — 29. Kongl. Maj.t.: Sjøkaptenen G. Andersson i Karlshamn emot P. O. Stokkebyes Aktiebolag i Gøteborg. — 30. Kongl. Maj.t.: Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actien Gesellschaft i Berlin emot Firman A. & A. Y. Mackey såsom egare af Ångfartyget „Aberfoyle". — 31. Norges Høiesteret: Johannes Langø, Knut Løvold og Ole Kienø mod Johannes Skarsvaag.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 9	Aargang III	1902

32.

L. A. Grundtvig: Konnossementet.

En særetlig Studie.

I.

Retten ifølge Konnossementet.

(Forlagt af Brødrene Salmonsen, Kjøbenhavn — 328 Sider.)

Man har ikke megen Fornemmelse af, at det er en Doktordisputas, man har for sig, naar man læser denne Bog; baade formelt og reelt har den mere Lighed med en almindelig juridisk Lærebog, om end ganske vist en af de gode. Sprogbehandlingen er usædvanlig omhyggelig, hvorved den danner en behagelig Modsætning til saa mange andre juridiske Værker, og det reale Indhold er en klart og logisk tænkende Mands Ræsonering over retlige Spørgsmaal, der maa antages at have en særlig Interesse

for denne Samlings Abonnenter, til hvem den derfor herved anbefales.

Gjennemgaaende læses de juridiske Forfattere vistnok ikke meget udenfor Juristernes egen Kreds. Dette er beklageligt, fordi det vilde være til Fordel for begge Parter, navnlig i et Fag som Søretten, om det praktiske Livs Mænd og Juristerne gjensidig lærte at forstaa hinanden en Smule bedre, end de gjør nuomstunder. Skyld er der paa begge Sider — *hos Juristerne*, fordi deres Udviklinger er for abstrakte, deres Udtryksmaade for „videnskabelig" og deres Kjendskab til de praktiske Livsforhold for ringe — *hos Lægfolk*, fordi de som oftest undervurderer Betydningen af at følge med paa Lovgivningens og Retsanvendelsens Omraade selv indenfor deres eget Fag.

Redere, Skibsførere og andre, der har med Skibsfart at gjøre, bør læse *Dr. Grundtvig*'s Bog, thi de vil kunne have Udbytte deraf. Forfatteren har ikke alene gjort omfattende Studier i den forhaandenværende omfangsrige Litteratur, men han har aabenbart ogsaa søgt, fornemmelig ved Studier af Retspraxis, at gjøre sig fortrolig med Skibsfartens faktiske Kaar [1]). Specielt henleder jeg Opmærksomheden paa *Dr. Grundtvig*'s Betragtninger i Anledning af de meget drøftede Negligence Klausuler. Der har paa Konferencer, i Pressen, Litteraturen og mange andre Steder været talt og skrevet meget om de slemme Redere, der misbruger sin Magt til at fraskrive sig, snart sagt, ethvert Ansvar for Ladningen, og megen Indignation er paa forskjellig Maade kommet tilorde over disse „Overgreb" fra Redernes Side. Forfatteren behandler dette interessante Emne i en behagelig, saglig og rolig Tone, og om man end ikke i et og alt

[1]) Enkelte Misforstaaelser træffer man dog, saaledes S. 106, hvor det siges, at det nu i Dampskibstrafiken ikke længere er Regel, at Skipperen undertegner Konnossementet, S. 136, hvor Forfatteren oplyser om, at det nu er almindeligt, at Bortfragteren redigerer Konnossementets Text, S. 207, hvor man finder følgende mærkelige Sætning: under Nutidens Forhold, hvor Skibe efter Omstændighederne kunne laste langt mere, end den officielle Tonnage angiver". Et eller andet Sted siges det at være almindeligt i Dampskibstrafiken, at Mægleren underskriver Konnossementet osv.

kan være enig med ham[1]), maa man dog anerkjende hans ganske upartiske Behandling deraf.

Det er forøvrigt besynderligt, at det kun er denne Side af Sagen — Redernes formentlige Overgreb —, der har vakt særlig Opmærksomhed; den anden Side af Sagen, nemlig hvad Rederne maa finde sig i af Overgreb fra den anden Part i Retsforholdet, derom har der hidtil hersket en mærkelig Taushed. Det var ellers snart paatide, at der opstod en dertil egnet Forfatter, som med ligesaa megen Nidkjærhed som den, hvormed Forfattere og andre Interesserede til Dato forgjæves har søgt at faa Bugt med Negligence Klausulerne, vilde tage sig af denne anden Side af Sagen, nemlig Redernes saakaldte *Konnossementsansvar,* og gjøre Publikum bekjendt med, hvilke enorme Summer Rederne maa betale Aar om andet som Erstatning for Varer, de aldrig har modtaget til Transport. Der kunde skrives en hel Disputas bare om dette ene Spørgsmaal, og den vilde visselig ikke komme til at savne Interesse. Naar en Afskiber i det Konnossement, han forelægger Skibsføreren til Underskrift, anfører, at der er indladet 1000 Tons, skjønt der faktisk kun er indladet 950 Tons, saa maa Rederiet, som bekjendt, erstatte de 50 Tons, hvis der er givet rent Konnossement, hvilket Skibsføreren ofte ved Kontrakten er tvungen til, uden at han er istand til at kontrollere Rigtigheden af Vægten ved Indladningen. Som Grund hertil angives (foruden den meget misbrugte Forordning af 9de Febr. 1798, som imidlertid kun angaar Gjældsbreve og *selvfølgelig* ikke kan anvendes paa Konnossementer), at det er i Omsætningens Interesse, at der kan stoles paa Konnossementerne. Herom kan der visselig ikke udvikle sig nogen Disput — naar Omsætningens Mænd snyder hinanden, er det i deres Interesse at lade Skibsfartens Mænd betale Gildet. Dette vil ikke møde Modsigelse fra nogen Kant, men Begrundelsen indskrænker sig da heller ikke dertil. *Dr. Grundtvig*, som i Behandlingen af dette Spørgsmaal ikke viger fra den engang slagne Vei, udtrykker den nærmere Begrundelse,

[1]) En ganske mærkelig Misforstaaelse er det at tro (se S. 271), at en Reder, som har forsømt at faa en Negligence Klausul optaget i Certepartiet, kan tvinge en saadan ind i Konnossementet — det gaar ikke.

saaledes, at *Ansvaret kan gjennemføres uden overdreven Strenghed mod Skipperen, fordi Læren om Klausulerne, deres Fortolkning og Adgangen til at indsætte dem, i Nutiden er saaledes udviklet, at den afbøder enhver særlig Haardhed* (se S. 203). En saadan Udtalelse beror paa utilstrækkeligt Kjendskab til de faktiske Forhold. Rederne *tvinges* daglig til at acceptere Kontrakter, ved hvilke de forpligter sig til at give rent Konnossement eller til at lade Konnossementet blive undertegnet „as presented", d. v. s.: uden saadanne Forbehold som „Vægt" (eller Maal) ubekjendt". De er altsaa med Hensyn til det opgivne Maal og Vægt fuldstændig prisgivne Afladernes Ærlighed eller Uærlighed i alle Tilfælde, hvor det ikke staar i Skibsførerens Magt at kontrollere Rigtigheden deraf. Og selvom ingen saadan Bestemmelse findes i Kontrakten, har Kapteinen kun Adgang til at tage den Slags Forbehold, hvor Lasten ikke er leveret efter Vægt, Maal osv., jfr. Sølovens § 145. Lad os tage et Par typiske Exempler, ikke Fantasifostre, men Exempler fra det praktiske Liv, saaledes som de faktisk foreligger i Mængde. En Skibsfører skal indtage en Ladning Splitved, hvorfor Fragten beregnes pr. Favn. For at Kapteinen selv kan overbevise sig om, at alt gaar ærligt til, inviterer Afskiberen ham iland for at se Veden opstablet i Rammen. Kapteinen synes nok, at den maaske kunde stuves lidt tættere, men han mener med Rette, at man ikke kan forlange, at Sælgeren ligefrem skal anstrenge sig for at faa mest mulig ind i Maalet, og han gjør derfor ingen Indsigelser, men giver rent Konnossement for 300 Favne; noget Forbehold har han ikke Ret til at tage, thi Lasten er jo leveret ham efter Maal, jfr. Sølovens § 145. Ved Fremkomsten til Bestemmelsesstedet bliver Lasten ommaalt, og, som venteligt er, bliver Lasten der maalt adskillig knappere, saa at Resultatet bliver 280 Favne. De 20 Favne maa Rederen erstatte, og det er ham absolut ingen Trøst eller Hjælp, at „Læren om Klausulerne i Nutiden er saaledes udviklet osv." For al rund Lasts Vedkommende gjælder det samme, kun at det naturligvis er endnu vanskeligere for Kapteinen at øve nogen effektiv Kontrol.

Rund Last som Props, Minetømmer, Telegrafpæle, Spirer osv., kan, som bekjendt, ikke maales nøiagtig — nogen Forskjel vil der altid blive, og som Regel vil der blive udmaalt mindre paa Lossestedet end paa Lastepladsen — det er kun menneskeligt, at den, der skal have Betalingen, gjerne vil have mest muligt, og den, der skal betale, helst vil slippe med mindst muligt, men Differencen maa Rederen betale, uden at nogen har Medlidenhed med ham — det er nemlig i „Omsætningens Interesse", „Omsætningens Tarv kræver det", som man ogsaa udtrykker det. Kapteinen kan kontrollere saa nøiagtig han vil, han kan f. Ex. selv staa ved Vægten hele Tiden og passe paa — men hvad nytter det ham, naar selve den benyttede Vægt ikke viser korrekt, eller naar f. Ex. Vægten af Tipvognene, fra hvilke Kullene styrtes ned i Rummet, og som veies med Kullene, er urigtig angivet, et Forhold, som virkelig har forekommet og givet Anledning til store Tab for Rederne. Disse Exempler, som er valgte iflæng, kunde suppleres med mange andre, og dog siger Juristerne, at der ikke vises Rederne nogen Haardhed ved at lade dem være ubetinget ansvarlige for Konnossementsangivelser med Hensyn til Godset, og det skjønt Rederen er langt uheldigere stillet end Kjøbmanden, der selv maa tage Tabet ved Gods, der ødelægges ved Besætningens Skjødesløshed — han kan nemlig dække sig ved Assurance, medens Rederen ikke har Adgang til at forsikre sig mod sit Ansvar.

Dr. Grundtvig begrunder Rederens Ansvar efter Konnossementet som en simpel Konsekvens af Sølovens almindelige Principer om Skipperens legale Fuldmagt (Legitimation) til at binde Rederen (S. 292). Rederen skulde altsaa være *kontraktsmæssig* forpligtet til at udlevere de i Konnossementet beskrevne Varer, selvom de bevislig ikke er kommet ombord, idet Skipperen skulde kunne binde Rederen som hans Fuldmægtig ogsaa ved at kvittere for mere eller andet, end han har faaet ombord. *Dette kan ikke være rigtigt.* Nogen Fuldmagt fra Rederen til at kvittere for mere eller andet, end han har faaet ombord, har Skipperen selvfølgelig ikke, og det er utænkeligt, at nogen Lov skulde give

ham en saa vidtgaaende Fuldmagt. Naar Grænserne for en Fuldmægtigs Kompetence til at binde sin Mandant i Forholdet til Tredjemand fastsættes ved Lov, ledes Loven ved Grænsernes Fixering af Hensyn til, hvad der i det paagjældende Forhold er det normale, det sædvanlige. Tredjemand, som er i god Tro, skal ikke lide ved, at en Reder maaske har gjort usædvanlige Indskrænkninger i den Myndighed, der i Almindelighed tilkommer Skipperen. Men det er ikke sædvanligt, og det vilde ikke være normalt, hverken i objektiv eller i subjektiv Forstand, om en Reder gav sin Kaptein Fuldmagt til at kvittere for andet eller mere, end han har faaet ombord, og derfor vilde det ogsaa være urimeligt og uforsvarligt, om en Lov vilde give ham saadan Fuldmagt. Vor Sølov har selvfølgelig heller ikke, hverken i § 48, § 132, § 144, § 145 eller nogen anden Paragraf givet Skipperen Fuldmagt til at kvittere for Silketøier, naar han modtager Kartofler, ei heller til at kvittere for 1000 Ton, naar han kun har faaet 100. Det vilde forøvrigt heller ikke hjælpe os, om Forholdet var anderledes, aldenstund Konnossementet ikke er et Dokument, der fastslaar nogen Forpligtelse til at erlægge Præstationer; det er alene Skipperens Erkjendelse af at have modtaget visse Varer, som han forpligter sig til at transportere og udlevere til rette Vedkommende. Da han nu umulig kan transportere og udlevere andet end nøiagtig det, han har faaet ombord, vil enhver forstaa, at Løftet om at udlevere de 1000 Ton er betinget af, at de er afleverede til Transport, altsaa af, at det er rigtigt, hvad Skipperen siger om, at der er kommet 1000 Ton ombord. Denne Oplysning giver Skipperen, ikke fordi han vil forpligte sig at udlevere netop dette Kvantum, men for at den, hvem Konnossementet kommer ihænde, kan danne sig en Forestilling om, hvormeget han vil erholde udleveret. Men naar saaledes Skipperen ikke ved Konnossementet ubetinget forpligter sig til at udlevere de deri angivne Varer, eftersom ingen kan forpligte sig ud over menneskelig Evne, saa nytter det ikke som Undskyldning for Rederens ubetingede Heftelse at paaberaabe sig, at Skipperen har handlet som hans Fuldmægtig — thi selv Fuldmægtigen har

altsaa ingenlunde indgaaet saadan Forpligtelse som den, man vil lægge paa Principalens Skuldre.

Det gaar overhovedet meget glattere at konstatere Rederens ubetingede Ansvar end at forklare det ud fra almindelige retlige Principer. Sølovens § 8 vil naturligvis altid hjælpe En et godt Stykke paa Vei, men den forslaar ikke. Skipperen maa vide, at det er af yderste Vigtighed, at han er saa nøieregnende som muligt ved Varernes Beskrivelse i Konnossementet, baade hvad Kvantitet og Kvalitet angaar, fordi Konnossementet er et Dokument, som benyttes i Omsætningen, og i Tillid til hvilket man betaler Varerne, udlaaner Penge osv., inden man har overbevist sig om, at det er korrekt, hvad der siges deri om Varerne. Viser Skipperen nogen Uforsigtighed i saa Henseende, saa begaar han en Feil eller Forsømmelse i Tjenesten, hvorfor Rederen vilde være ansvarlig allerede efter Sølovens § 8 [1]). Men om man end saaledes ad denne Vei i mange Tilfælde, og vel maaske i de fleste, vilde kunne ramme Rederen, er det dog givet, at denne Forklaring ikke forslaar til at begrunde Ansvaret i det Omfang og i den Udstrækning, som alle synes at være enige om, at det bør have [2]).

Saa har vi da den positive Bestemmelse i § 145, om at Skipperen overfor Modtageren er ansvarlig for Rigtigheden af, hvad der i Konnossementet opgives om Godset. Havde nu her blot, saaledes som i den svenske Lov, staaet „Bortfragteren", istedetfor „Skipperen", saa vilde Sagen have været klar; men der staar nu engang „Skipperen", og vi er saaledes omtrent kommet ligelangt. Naar § 145 bruger Udtrykket „Skipperen", saa er det nemlig klart, at dermed menes Skipperen som Rederens Fuldmægtig, men med Hensyn til det Ansvar, som der her er Tale om, er Skipperen jo netop ikke Rederens Fuldmægtig, og man vil altsaa med god Grund kunne paastaa, at der ikke af § 145 kan udledes noget om Rederens Ansvar for Gods, som

[1]) Den norske Lov siger: Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed.

[2]) At Konnossementets Angivelse af Varernes Kvantitet og Kvalitet er et Forhaandsbevis *mod* Rederen, vil naturligvis ofte bevirke Ansvar for Rederen allerede af den Grund, at han ikke kan bevise, at Angivelserne har været feilagtige.

vel ifølge Konnossementet, men ikke i Virkeligheden er kommet ombord. Trods dette bør man ikke slaa sig til Ro hermed og hengive sig til den Illusion, at Rederens Ansvar ikke strækker sig udover, hvad der er en Følge af § 8. Man slipper ikke saa nemt udenom Omsætningens Interesser, selvom Skibsfartens Tarv kræver det modsatte, og selvom Skibsfarten har Retten paa sin Side, medens Omsætningen ikke kan paaberaabe sig andet end sit eget Tarv. Tanken med § 145 har utvivlsomt været velvilligere overfor Omsætningen end det Udtryk, Tanken har faaet i nævnte Paragraf; thi der er ingen Tvivl om, at det har været Meningen, at Virkningen skulde være nøiagtig den samme, som hvis der istedetfor „Skipperen" havde staaet „Bortfragteren". Saaledes bliver Paragrafen anvendt i Praxis og saaledes vil den stadig blive anvendt, skjønt det er vanskeligt at forstaa, hvorledes det skal forsvares. Bortfragteren antages altsaa at være ansvarlig for Rigtigheden af, hvad der i Konnossementet opgives om Godset. *Dr. Grundtvig* mener, at Rederen er ansvarlig for den *positive Interesse*, d. v. s. at han skal tilsvare Værdien af det manglende paa Bestemmelsesstedet og paa Leveringstiden, medens Ansvaret efter min Formening ikke bør gives videre Udstrækning, end de citerede Ord i § 145 nødvendigvis medfører, og det forekommer mig, at de fyldestgjøres ved at lade Rederen hefte alene for den *negative Interesse*, d. v. s. det Tab, Modtageren bevislig har lidt ved, at han er blevet forledet til at tro, at der er afskibet andet eller mere, end Konnossementet angiver. Et Exempel vil nærmere vise Forskjellen mellem disse to Opfatninger: A. har kjøbt et Parti Varer paa omtrent 1000 Ton, som kommer ham paa 10 000 Kroner, og disse 1000 Ton er paa Bestemmelsesstedet værd 15 000 Kroner, saa at A.s Fortjeneste er 5 Kr. pr. Ton. A. indfrier Konnossement for 1000 Ton med 9 Kr. (den tiende Krone repræsenterer Told og andre Omkostninger) pr. Ton. Der viser sig at mangle 50 Ton, og det er paa det rene, at disse 50 Ton ikke er afskibede. Kan A. fordre den *negative Interesse* erstattet, maa Rederen betale ham 450 Kroner i Erstatning, men hvis den *positive Interesse* skal erstattes, maa

han af med yderligere 250 Kroner, svarende til den Fortjeneste, A. vilde have havt paa de manglende 50 Ton. Hvis det sidste er rigtigt, saaledes som *Dr. Grundtvtg* og mange andre mener, saa har A. ligefrem en Fortjeneste af den Feil, som Skipperen i Forening med Sælgeren har begaaet ved at sætte 50 Ton for meget paa Konnossementet; thi var denne Feil ikke blevet begaaet, saa havde A. faaet 950 Ton og havt sin Fortjeneste af 5 Kroner pr. Ton af de 950 Ton, men ikke en Øre mere. Naar nu altsaa Skipperen eller andre er saa uheldig at veie feil, saa Konnossementet kommer til at lyde paa 1000 Ton, saa har A. derved strax tjent 250 Kroner extra. Selvom dette uden Tvivl er i Omsætningens Interesse, saa vil dog vistnok selv de, der ikke har meget tilovers for Skibsfarten, indrømme, at dette gaar for vidt. Selvfølgelig vil heller ingen anstændig Forretningsmand finde paa under saadanne Omstændigheder at lukrere ved Juristernes Liberalitet overfor Omsætningen. I Praxis forlanger man Fakturaprisen, med Fradrag af Fragt, hvis det er et cif.-Salg, og det er kun undtagelsesvist, at der fordres mere.

Lad os tage et andet Exempel for at vise, hvilke horrible Konsekvenser det kan have at lade Rederen hefte for mere end det Tab, Tredjemand lider ved at have stolet paa Konnossementets Angivelser.

A. kjøber ca. 1000 Ton at betale *ved Modtagelsen* med 20 Kroner pr. Ton. Han faar et Konnossement, der lyder paa 1000 Ton, men det viser sig at være en Feiltagelse — der er i Virkeligheden kun afskibet 950 Ton. A., som kun modtager 950 Ton, og heller ikke kan forlange mere af sin Sælger, da 950 Ton er ca. 1000 Ton (med en Margina af 5 %) betaler for de modtagne 950, og har forsaavidt intetsomhelst at beklage sig over. Noget Tab har han absolut ikke lidt ved den begaaede Feiltagelse (som maaske baade Sælger og Skipper er ganske uskyldige i), men saavidt jeg forstaar, er hans positive Interesse netop i dette Tilfælde særdeles stærk, idet de 50 Ton, som Rederen skal erstatte, er helt og holdent Nettofortjeneste. Skal den positive Interesse erstattes, maa Rederen punge ud med

ikke alene 20 × 50 Kroner, men yderligere den forhøiede Værdi. Varerne har paa Bestemmelsesstedet, med Fradrag af besparede Omkostninger. Heraf ser man altsaa endnu tydeligere end af det foregaaende Exempel, hvor stærkt Omsætningens Interesser kræver en saadan Ordning, og hvo tør da driste sig til at kritisere den?

Under alt dette gaar det imidlertid op for mig, at jeg er kommet paa Afveie, idet det ikke var min Mening at skrive en Disputàs, men kun at sige nogle Ord om *Dr. Grundtvig*'s, hvilken jeg, som sagt, anbefaler paa det bedste til alle Interesserede — men jeg beder altsaa ærede Søretsforfattere fremtidig have in mente, at Skibsfartens Tarv har præcis det samme Krav paa Hensyntagen som Omsætningens. Argumentet med Omsætningens Interesse gjælder til Wandsbeck, forsaavidt man derved vil søge at vælte over paa Rederen et større Ansvar end det, der allerede følger af den almindelige Ansvarsregel i § 8 i Forbindelse med Rederens overordentlig vanskelige Bevisstilling, naar der er tegnet rent Konnossement for et vist Kvantum Varer af nærmere beskreven Art. Det Ansvar, der *saaledes* kommer til at hvile paa Rederen, er visselig strengt nok.

J. J.

33.

Christiania Sjøret den 5te Mai 1902.

„Fanny"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)

mod

H. A. H. Paulsen.
(Advokat Keyser Jordan.)

Naar et Skib skal losses i Tørn ved Befragterens private Brygge, regnes Tørnen fra Anmeldelsen om at være klar til Losning, og saadan Anmeldelse kan kun gives med Virkning overfor de andre Skibe, der konkurrerer om Tørn, efterat Skibet er indklareret.

Den 13de November 1900 omtrent Kl. 3 Eftermiddag ankom Bark „Fanny" paa Kristiania Havn med en Ladning Cokes til

H. A. H. Paulsen. Skibets Fører, der efter Certeparti var forpligtet til at losse „in turn" ved Modtagerens Brygge, meldte senere paa Eftermiddagen omtrent Kl. 4½ sin Ankomst pr. Telefon til Modtagerens Kontor. Næste Morgen indfandt Føreren sig efterat have indklareret paa Toldboden, mellem Kl. 9½ og 10 personlig paa Modtagerens Kontor for at melde sig fuldt losseklar. Han fik imidlertid da Besked om, at et andet Skib Bark „Frednæs", der med en Ladning Kul og Cokes til H. A. H. Paulsen var indkommen paa Havnen omtrent Kl. 6 den foregaaende Eftermiddag, netop havde faaet „turn" foran ham. „Frednæs"s Fører, der gjennem Mægler først havde givet skriftlig Meddelelse om sin Ankomst den 13de omtrent Kl. 7 Eftm., havde efter Indklarering paa Toldboden, hvor han opnaaede at faa sit Skib klareret en liden Stund før „Fanny", meldt sig losseklar ved skriftlig Underretning fra Mægleren til Modtageren den 14de om Morgenen et Kvarters Tid før „Fanny"s Fører indfandt sig der. „Frednæs" havde ikke efter sit Certeparti Forpligtelse til at losse „in turn" ved Modtagerens Brygge og er det derefter paa det Rene, at dens Liggedage vilde begynde at løbe fra den i Sjøfartslovens § 118, jfr. § 137, bestemte Termin. Som Følge af, at „Frednæs" i Tur gik foran „Fanny", fik sidstnævnte først Anledning til at begynde at losse den 23de Novbr., idet den da blev lagt til paa Udsiden af „Frednæs" og tilendebragte derefter sin Udlosning den 30te November om Aftenen. „Fanny"s Rederi mente imidlertid, at det var uberettiget af Paulsen at give „Frednæs" Tur foran „Fanny", og gjorde gjældende, at „Fanny", hvis den havde begyndt at losse den 14de November, da Plads var blevet ledig, efter sit Certeparti, ifølge hvilket der skulde losses mindst 40 Tons pr. Dag, rettelig havde Krav paa at have tilendebragt sin Udlosning senest 27de Novbr., hvorefter Rederiet krævede Betaling for 3 Overliggedage, beregnet efter Certepartiet med 4 Pence pr. Netto Registerton pr. Dag. Da H. A. H. Paulsen har nægtet at efterkomme dette Krav, har „Fanny"s Rederi ved Sjøretsstævning af 4de Januar 1901 sagsøgt ham og efter forgjæves Forligsmægling paastaaet ham tilpligtet at betale for 3 Overliggedage, ialt £ 19—13—0, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tilkjendelse af Forsvarsomkostninger. Subsidiært har Indstævnte gjort gjældende, at Citantskabet ialfald kun kan tilkomme Erstatning for

2 Overliggedage, idet Indstævnte mener, at Liggedagene først kan begynde at løbe fra Dagen efterat Skibet har meldt sig losseklart overensstemmende med Sjøfartslovens § 118.

Retten skal bemærke: Det kan ikke, saaledes som af Citantskabet antaget, findes godtgjort, at der den 13de November om Eftermiddagen ved „Fanny"s Førers eller Mæglers Telefonmelding til Indstævntes Kontor er givet noget for Indstævnte bindende Tilsagn om, at „Fanny" skulde faa begynde at losse allerede den 14de. Foruden at det kun var med en underordnet Funktionær ved Indstævntes Kontor, at der da forhandledes og at det mod Indstævntes Benægtelse ikke kan antages, at denne Funktionær havde Myndighed til forsaavidt at afgive bindende Tilsagn paa Indstævntes Vegne, kan der heller ikke ansees godtgjort videre, end at der er stillet „Fanny"s Fører i Udsigt, at han antagelig vilde kunne begynde at losse den 14de. Paa den anden Side kan Retten heller ikke antage, at „Fanny"s Fører under det som passerede paa Indstævntes Kontor den 14de November om Morgenen, paa nogen Maade har fraskrevet sig og Rederiet det Krav, som nu under Sagen gjøres gjældende. Retten kan videre ikke antage, at det i det foreliggende Tilfælde i og for sig skulde være af nogen afgjørende Betydning, at „Frednæs"s Fører havde anmeldt sin Ankomst og Losseklarhed ved skriftlige Meddelelser, medens „Fanny"s Fører havde meldt sig mundtlig eller i Telefon, idet Skriftlighed ikke findes her at kunne tillægges videre Betydning end som Bevismiddel. Efter Parternes Procedure bliver derefter det til Afgjørelse foreliggende Spørgsmaal ganske enkelt, om „Fanny"s Fører, som af Citantskabet paastaaet, har Krav paa, at dets „turn" i Kollision med „Frednæs" skal regnes fra Førerens første Anmeldelse til Indstævntes Kontor den 13de November om Eftermiddagen eller først fra hans Anmeldelse efter stedfunden Indklarering den 14de November om Morgenen.

Det maa i saa Henseende for det første bemærkes, at det i Sjøfartsloven § 118, jfr. § 137, angivne Udgangspunkt for Liggedagenes Løben „efterat Skibet paa behørig Losseplads er færdigt til at losse og Skibsføreren derom har underrettet Modtageren", hvori ogsaa ligger den Forudsætning, at Skibet er indklareret paa Toldboden, forinden der gives Underretning til Modtageren, ikke direkte kan overføres paa det Tilfælde, at et Skib er forpligtet til at losse „in turn", ved Besvarelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt Melding til turn først er gyldig efterat Skibet

er indklareret. Ved Sjøfartslovens deklaratoriske Bestemmelser om Liggedage, der overhovedet ikke kjender den omhandlede Turnklausul, er det særegent, at der egentlig ikke opstaar Kollision mellem forskjellige laste- eller losseklare Fartøier — idet samtliges Liggedage løber fra det Tidspunkt, da de er anmeldte klare for Lastning eller Losning. Heraf følger det igjen naturlig, at Underretning til Aflader eller Modtager alene kan have nogen Betydning, efterat Skibet er laste- eller losseklart, medens en Underretning før denne Tid maa blive betydningsløs. Omvendt er det med Hensyn til Skibe med Turnklausul netop ved Løsningen af Kollisioner mellem flere for Lastning eller Losning ankomne Fartøier, at Underretningen fortrinsvis faar Betydning. Det kunde da ligge nær at mene, at det ved Bestemmelsen af Tørnordenen ligesaa godt kunde tages Hensyn til en Anmeldelse før Toldklareringen som efter denne, hvorved det muligens i mange Tilfælde saa meget sikrere vilde opnaaes, at den til Bestemmelsesstedet først ankomne ogsaa først fik Anledning til at losse, hvilket kunde synes at stemme med Billighed.

Imidlertid maa dog her strax gjøres det Forbehold, at selvfølgelig i intet Tilfælde et Skib med Turnklausul kan beregne sine Liggedage før det ogsaa virkelig er helt laste- eller losseklart, og at Opretholdelsen af det Nummer i Rækken af konkurrerende Skibe, som det maatte have opnaaet ved en Anmeldelse, før det blev laste- eller losseklart, vil være betinget af, at det ogsaa virkelig har gjort sig klart, naar dets Tur kommer, idet i andet Fald en anden indtræder paa dets Plads. Allerede det sidst anførte viser, at der ikke vil opnaaes noget fast Udgangspunkt for alle Tilfælde, hvis man tager i Betragtning en Anmeldelse indgiven paa et tidligere Tidspunkt end Skibet er laste- eller losseklart. Men heller ikke forøvrigt findes en Regel om at Anmeldelse med Virkning kan indgives før Indklarering, at give et saa sikkert og uomtvisteligt Udgangspunkt som Toldklareringen. Der synes saaledes ikke uden Grund at kunne reises Spørgsmaal om, hvorvidt det først er den endelige Opankring paa Bestemmelsesstedet, som isaafald skal danne Udgangspunktet, eller om ikke allerede paa et tidligere Tidspunkt en gyldig Anmeldelse maatte kunne indgives, f. Ex. paa en Udhavn. Hertil kommer, at den Regel, der gjør Toldklareringen til det afgjørende, har en Analogi i Sjøfartslovens Bestemmelser for den der opstillede Melding med Hensyn til Liggedage, til hvilket det ialfald synes noksaa nærliggende at henholde sig,

naar det først som i det foreliggende Tilfælde er nødvendigt at supplere Certepartiets Klausuler og der ikke er paavist hos os at have udviklet sig nogen særskilt Koutume med Hensyn til det omhandlede Forhold. Forøvrigt kan det nævnes, at det af forskjellige af Indstævntes fremlagte Erklæringer angaaende Turnklausulen ved Kulcertepartier i England og Skotland, hvor denne Klausul især benyttes — nærmest synes at fremgaa, at der efter den der raadende Opfatning ikke med Virkning kan ske Anmeldelse til Turn, før Toldklarering er foregaaet.

Idet Retten saaledes finder at maatte fastslaa som Regel for Anmeldelse til „turn", at denne retsgyldig først kan ske efter Skibets Indklarering, skal man endelig bemærke, at det ikke antages at kunne bevirke nogen Forandring heri, at de modstaaende Interesser i nærværende Tilfælde, hvor kun det ene Fartøis Certeparti har Turnklausul, nærmest, skjønt ikke helt og udelukkende, er mellem det ene af de til Losseplads konkurrerende Fartøier („Fanny") og Ladningsmodtageren. Denne antages ogsaa i dette Tilfælde at være baade berettiget og forpligtet til at give det Skib Fortrinet, som har anmeldt sig først efter skeet Toldklarering. Heller ikke antages det at kunne gjøre nogen Forskjel, at Indstævnte kunde lade „Frednæs" losse paa hvilketsomhelst Sted i Kristiania Havn, da han herved ikke kunde afskjæres Adgang til at lade dette Fartøi konkurrere med Skibe,som var forpligtede til at losse „in turn" ved hans egen Brygge.

I Henhold til det anførte findes Indstævnte at maatte frifindes. Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

H. A. H. Paulsen bør for „Fanny"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

$^{20}/_{4}$—1902. *M. Ebbell.*

Enig med Førstvoterende. *C. Zernichow.*

Ligesaa. *Chr. Andersen.*

34.

Norges Høiesterets Dom og Votering den 10de Mai 1902.

Dampskibet „Therese"s Rederi ved det bestyrende Reder, Skibsreder P. A. Grøn
(Advokat Carl Lundh)

mod

Maskinist Joh. E. Bredesen.
(Advokat Ludv. Lumholtz.)

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. (S. 43) optagne Sjøretsdom omstødes af Høiesteret, idet Maskinistens Afskedigelse befindes efter Omstændighederne at have været berettiget. *Sjøfartslovens § 89* er ikke at anse som udtømmende, naar den opregner Afskedigelsesgrundene.

Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til den af Sandefjords faste Sjøret den 5te November 1900 afsagte Dom. Ved denne Dom blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte P. A. Grøn som bestyrende Reder for Dampskibet „Therese" bør til Citanten Joh. E. Bredesen betale Kr. 279.45 med 4 Procent aarlig Rente fra 17de Januar d. A. til Betaling sker, men forøvrigt for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være. Procesomkostningerne ophæves. At fuldbyrdes o. s. v."

Med Hjemmel af meddelt Dispensation fra Lovgivningens Regler om summa appellabilis har derpaa Dampskibet „Therese"s Rederi ved dets bestyrende Reder, Skibsreder P. A. Grøn, ved Stævning af 19de Marts 1901 indanket Sjørettens Dom for Høiesteret. Sagen er her overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har for Høiesteret principalt paastaaet sig frifundet for Indstævntes, Maskinist Joh. E. Bredesens, Tiltale — subsidiært paastaaet sig frifundet mod at betale ham Kr. 33.34 med lovlig Rente fra 17de Januar 1900. For alle Tilfælde paastaar Appellanten sig derhos hos Indstævnte tilkjendt Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Omkostninger for Høiesteret.

Høiesteret kommer til det Resultat, at Rederiet overensstemmende med dets principale Paastand maa helt frifindes for Bredesens Tiltale.

Bredesen havde allerede tidligere engang under sin Fart med „Therese" uden Tilladelse forladt Fartøiet og undladt at vende tilbage dertil paa det for Afgangen fastsatte Tidspunkt. Nu

gjentog det samme sig, uagtet Afgangstiden var ham udtrykkelig notificeret af Skibsføreren. Bredesens Forhold var saa meget mere graverende, fordi han indehavde den ansvarsfulde Post som 1ste Maskinist. Fartøiet laa derhos under Time-Charter, hvad der gjorde unødig Forsinkelse særlig betænkelig, og Havneforholdene i Havre medførte, at Fartøiet kun ved Høivande kunde komme ud af Dokken, saaledes at selv det mindste Ophold lettelig kunde forsinke Afgangen i flere Timer. Naar Kapteinen under disse Omstændigheder fandt at maatte staa den Resiko at afgaa uden at oppebie Bredesens Tilbagekomst, havde denne selv bragt Forholdet i den Stilling, at Kapteinen maatte kunne betragte Hyrekontrakten som brudt fra hans Side. Den Omstændighed, at Bredesen atter indfandt sig, da Fartøiet var ankommet til Dunqerque, kunde ikke forpligte Kapteinen til atter at antage ham i Tjenesten. Dette saa meget mindre som Bredesen ved sin Tilbagekomst ingensomhelst tilfredsstillende Forklaring gav med Hensyn til sin Udeblivelse. Men var Kapteinen saaledes berettiget til strax at bortvise ham, maatte han saa meget mere kunne benytte den lempeligere Fremgangsmaade, han valgte, nemlig at tilkjendegive Bredesen, at han var afskediget og havde at fratræde i første engelske Havn, Fartøiet kom til. Kapteinen kunde ikke være forpligtet til endnu en Gang at udsætte Fartøiet for den efter det indtrufne nærliggende Fare for at maatte afgaa uden at have Førstemaskinisten ombord. Efter alt hvad der var passeret, kunde Fartøiet ikke være tjent med længere at beholde Bredesen i hans Stilling.

Nogen Indvending mod denne paa almindelige Kontraktsgrundsætninger byggede Opfatning af det foreliggende Forhold kan ikke hentes fra Sjøfartslovens § 89. Som udtrykkelig fremhævet i Sjøfartslovkommissionens Motiver til § 92 (S. 107), er Lovens Forskrifter i §§ 89—91 ikke at anse som en udtømmende Opregning. Og navnlig kan det ikke antages at have været Meningen at udelukke Adgangen til strax at fjerne en Funktionær, hvis Mangel paa Pligtfølelse og Ansvarsfølelse udsætter Fartøiet for aabenbar Fare.

Da Bredesen kan sees at have forkastet et fra Rederiet fremsat Forligstilbud, hvorefter han vilde have faaet erstattet Hyre til Kontraktstidens Udløb og Omkostningerne ved sin Hjemreise, findes han at maatte erstatte Rederiet Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m:

Appellanten, Dampskibet „Therese"s Rederi, bør for Indstævntes, Maskinist Joh. E. Bredesens Tiltale i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Indstævnte til Appellanten 350 — tre Hundrede og femti — Kroner.

Indhold: 32. L. A. Grundtvig: Konnossementet. — 33. Chr.a Sjøret: „Fanny"s Rederi mod H. A. H. Paulsen. — 34. Norges Høiesteret: Dampskibet „Therese"s Rederi mod Maskinist Bredesen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10	Aargang III	1902

35.

Christianssunds Sjøret den 26de April 1902.

Astrup & Co.
(Sagfører Thoresen)

mod

Mægler Anders Erichsen.
(Sagfører Sundet).

Den spanske Krigsskat skal, hvor intet særligt er vedtaget, betales af Skibet. Befragterne ifølge et Certeparti, som intet indeholder om Krigsskatten, bliver ikke forpligtede til at betale den, derved at Mægleren paaklæber Konnossementet en Klausul, som Befragterne ikke lægger Mærke til, og hvorefter Skibet skulde være fri for denne Skat.

Ved Certeparti af 29de April 1901 befragtede Firmaet Astrup & Co. her af Byen det J. Berner jr. i Stavanger tilhørende eller af ham disponerede Dampskib „Jadar" for Reise til Bilbao, Corunna og Vigo med en Ladning Klipfisk. Befragtningen blev sluttet og Certepartiet undertegnet paa Rederiets Vegne af Mægler A. Erichsen her. Skibet ankom hertil den 2den Mai og var tillastet den 4de Mai om Aftenen, hvorefter det strax afgik.

Ved Ankomsten til de nævnte spanske Havne blev Skibet affordret en siden 1896 i Spanien indført midlertidig Trafikskat (*impuesta provisonal de trafico)* — under Sagen ogsaa kaldet „Krigsskat".

Da Kapteinen under Henvisning til Konnossementerne nægtede at betale denne Afgift som Skibet uvedkommende, maatte den til Frigjørelse af Skib og Ladning erlægges af Ladningsmodtagerne, som imidlertid i Forhold til Afskiberen var uforpligtede hertil og derfor har forlangt og faaet sit Udlæg godtgjort af denne.

Afgiften sees at have udgjort:

i Bilbao	£	33— 5—10
i Corunna	„	10—19— 7
og i Vigo	„	4—18— 4
tilsammen	£	49— 3— 9

Astrup & Co., som mener, at denne Afgift efter Certepartiet og de forud for dette trufne Aftaler rettelig skal bæres af Rederiet, har derpaa afkrævet dette Beløbet. Rederiet har imidlertid vægret sig for at betale, hvorimod Mægler Erichsen har afgivet Erklæring om, at han er rette Vedkommende, forsaavidt Astrup & Co. har Krav paa Refusion for dette Udlæg, hvad han dog bestrider. I Henhold hertil har Astrup & Co. ved Stævning af 23de, iretteført 30te September 1901 saggivet Mægler A. Erichsen og efter af Retten forgjæves anstillet Forligsmægling, paastaaet ham tilpligtet at betale £ 49—3—9 med Renter og Sagsomkostninger.

Af det under Sagen dokumenterede fremgaar, at *Certepartiet* i Post 6 indeholder følgende Bestemmelse:

„Befragterne klarerer for Ladningen og Skipperen for Skibet paa alle Havne og Strømme —"

Derhos sees Dokumentet nedenunder Underskrifterne at være paaklæbet en Lap, hvorpaa er trykt: „Average (if any) to be adjusted according to York—Antwerp rules 1890."

Konnossementet, der er dateret 4de Mai 1901, og hvis øvrige sædvanlige Text er paa Spansk, er ligeledes i Marginen paaklæbet en Lap, indeholdende en paa Engelsk affattet Reservation med Hensyn til mulig indtræffende Ulykkestilfælder, Streiker m. m. og endende med det foran gjengivne „Average if any to be o. s. v." som paa Certepartiet. Men lige under denne er desuden

paaklæbet en selvstændig Lap med saadan Text: „The ship to be free for the spanish government new taxes since 1896."

Angaaende Sammenhængen med disse forskjellige Paaklæbninger m. m. anfører Citantskabet følgende:

Under Forhandlingerne angaaende Fragtslutningen var det paa det rene mellem Parterne, at Fragten skulde blive billigere end med Otto Thoresens spanske Linje. Et Fragtregulativ for denne, hvori er anført, at den saakaldte spanske Krigsskat betales af Skibet, blev Erichsen forevist, idet hans Opmærksomhed udtrykkelig henlededes paa den nævnte Bestemmelse. Dette Fragtregulativ gjennemlæste Erichsen ved flere af sine Besøg paa Citantskabets Kontor uden at fremkomme med nogen Bemærkning. Senere blev Certepartiet undertegnet.

Før Konnossementerne udfærdigedes, forespurgte Erichsen paa Citantskabets Kontor, om der var noget iveien for, at der paaklæbedes dem en trykt Lap om, at i Tilfælde af Havari skulde York-Antwerpen-Reglerne befølges, hvortil blev svaret, at man Intet havde at indvende derimod.

Da det gjaldt at komme først paa Markedet med Nyfisken, blev „Jadar"s Lastning stærkt forceret. Skibet afgik en Lørdags Aften. Citantskabets Kontor blev holdt oppe længe over Kontortiden for at afvente Konnossementerne fra „Jadar". Da disse indleveredes havde Skibet allerede Damp oppe og afgik strax Ankrene var hivede ind. De tilstedeværende Kontorfolk saa, at Konnossementerne var paaklæbede en trykt Lap, men de gik uden nærmere Undersøgelse ud fra, at den som af Erichsen før omtalt alene indeholdt Bestemmelsen om York-Antwerpen-Reglernes Anvendelse i Tilfælde af Havari. Den følgende Søndag blev Konnossementerne expederede i Posten af Citantskabets Korrespondent, der ogsaa havde været tilstede ved Modtagelsen af dem den foregaaende Dag. Heller ikke nu blev han opmærksom paa, at Lappen indeholdt noget angaaende den spanske Krigsskat, og efter hvad der var passeret tidligere faldt det ham heller ikke ind nærmere at undersøge Indholdet. Hvad dette var, fik Citantskabet først vide, da der fra Ladningsmodtagerne kom Meddelelse om, at de havde maattet udrede Krigsskatten og krævede denne refunderet af Citantskabet.

Selv om man Lørdag Aften ved Konnossementernes Indlevering var bleven opmærksom paa, at der var dem paaklæbet en Lap angaaende Krigsskattens Betaling havde det dog været forsent at protestere derimod ligeoverfor Skibet, som da allerede

var i Fart ud fra Byen. Rigtigheden af denne Fremstilling er i alle væsentlige Punkter bekræftet af det eneste under Sagen afhørte Hovedvidne, Citantskabets foran nævnte Korrespondent. Han tilføier, at han ikke erindrer, at Erichsen udtrykkelig forpligtede sig til at lade Krigsskatten udrede af Skibet. Men han spurgte i Vidnets Nærvær Astrup om, hvorledes det stillede sig med de spanske dues paa Otto Thoresens Linje, hvortil Astrup svarede, at Krigsskatten her var indbefattet i Fragten og derfor betaltes af Skibet, hvorefter Astrup leverede Erichsen Thoresenlinjens Fragtregulativ, hvori er gjort Bemærkning om, at Krigsskatten er indbefattet i Fragtsatserne. Hertil gjorde Erichsen ingen Bemærkning.

Citantskabet har videre dokumenteret dette „Fragtregulativ, gjældende fra 1ste Januar 1901" for Otto Thoresens Linje, paa hvilket findes trykt: „Spanske dues er indbefattet i ovenstaaende Fragtsatser", samt Indberetning af 30te Januar 1897 fra det norske Konsulat i Bilbao, trykt i „Beretninger om Handel og Skibsfart" No. 1 for 1897, Pag. 19, hvori Redernes Opmærksomhed henledes paa den heromhandlede ved Lov af 30te August 1896 indførte Skat. Det heder heri videre: „Da saavel denne Afgift som de regulære Lastnings- og Losningsafgifter afkræves Skibene og ikke Varemodtagerne eller Afskiberne, saa bør Skibsrederne ved Fragtslutning have sin Opmærksomhed henvendt herpaa, og dersom det er Meningen at Afladeren eller Modtageren skal bære den omhandlede Afgift, sørge for „at faa indført en Klausul herom i Certepartiet og Konnossementet. —"

Endelig har Citantskabet ved Beregninger, hvis Rigtighed er legitimeret, paavist, at Fragten pr. „Jadar" bliver høiere end med Thoresenlinjens Baade, ifald Befragterne skal betale Krigsskatten, medens Aftalen som nævnt gik ud paa, at den skulde blive billigere.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Omkostninger. Han gjør gjældende, at Certepartiets Indhold er uden Betydning ligeoverfor det Konnossementerne paaklæbede Forbehold om, at Krigsskatten er Skibet uvedkommende. Da Citantskabet derhos har modtaget og benyttet disse Konnossementer uden Protest eller Indvending, maa Sagen dermed være afgjort. Det er desuden bleven fast Regel, at der i alle Konnossementer indtages en Klausul herom.

Som Bevis for, at saa var Tilfælde ogsaa med Thoresens Skibe, har han fremlagt et Exemplar af de af denne Linje for

benyttede Konnossementer med engelsk Text, hvoraf skal fremgaa, at saadanne Afgifter var Skibet uvedkommende. At denne Regel siden 1ste Januar 1901 er forandret derhen, at Krigsskatten m. m. nu er indbefattet i Fragten, var ham ubekjendt ved Fragtslutningen. Han gik ud fra, at den gamle Regel skulde gjælde og for at faa Konnossementet i Overensstemmelse hermed erholdt han Citantskabets Tilladelse til at paaklæbe dette en trykt Klausul derom, *ved Siden af* Klausulen om York-Antwerpen-Reglerne. Men selv om Konnossementerne Intet havde indeholdt herom, maatte Citantskabet alligevel være rette Vedkommende med Hensyn til denne Krigsskat, eftersom den egentlig hviler paa Ladningen og ikke paa Skibet.

Han erkjender, at Forudsætningen var, at Fragten pr. „Jadar" skulde falde noget billigere end med Thoresens Baade, men paastaar, at saa ogsaa bliver Tilfælde selv om Befragterne betaler Krigsskatten, idet han benægter Rigtigheden af Citantskabets Beregninger, forsaavidt de leder til et modsat Resultat.

Retten finder det efter det Anførte tilstrækkelig godtgjort, at den heromhandlede „Krigsskat" paahviler og afkræves Skibet og maa dækkes af dette med mindre Udredelsen kontraktsmæssig er overtaget af nogen Anden. I nærværende Tilfælde antages som Følge heraf Skibets Vedkommende at maatte have Bevisbyrden for, at Citantskabet havde paataget sig denne Forpligtelse. Noget saadant Bevis er imidlertid saalangt fra ført, at det tvertimod maa ansees godtgjort, at det ved Fragtslutningen var begge Parters udtrykkelige Forudsætning, at Skatten skulde betales af Skibet overensstemmende med Certepartiets Post 6. At Konnossementerne i Strid med denne Bestemmelse af Indstævnte blev tilføiet en Klausul gaaende ud paa akkurat det modsatte kan ikke faa nogen Betydning til Skade for Citantskabet, aldenstund Indstævnte ikke har ført nogetsomhelst Bevis for Rigtigheden af sin Paastand om, at han havde anholdt om og faaet Citantskabets Tilladelse til denne Forføining, hvad Citantskabet paa det bestemteste har benægtet. Hvad Citantskabet har samtykket i kan efter de foreliggende Oplysninger alene have været, at Klausulen om York-Antwerpen-Reglernes Anvendelse i Tilfælde af Havari blev paaført Papirerne. Heller ikke kan det under de forhaandenværende Omstændigheder komme Citantskabet til Skade, at den videregaaende Paaklæbning og dennes Indhold undgik deres Opmærksomhed ved Modtagelsen af Konnossementerne — saa meget mindre som der da ikke var Anledning til noget Skridt lige-

overfor Skibet, som allerede havde forladt Havnen. I hvert Fald maa dog Forholdet mellem Befragter og Bortfragter blive at bedømme overensstemmende med den mellem disse afsluttede Kontrakt — Certepartiet — og denne indeholder intet om, at Krigsskatten skal betales af Befragteren.

Indstævnte vil saaledes blive tilpligtet at betale det paastævnte Beløb med Renter fra Paastævningen samt Sagens Omkostninger med 100 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Mægler A. Erichsen bør til Citantskabet Astrup & Co. betale £ 49—3—9 — firti ni pounds tre shilling ni pence — Sterling enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med 4 % Renter deraf fra 24de September 1901 samt dette Søgsmaals Omkostninger med 100 — et Hundrede — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Bjørn.

L. M. Egholm. *Ole Torndthy.*

36.

Kongl. Majt.s Dom den 2 Maj 1902.

Rederiet för Göteborgsångaren „Ida"

emot

Skepparen Oscar Emanuelsson
såsom befälhafvare å galeasen „Wandringsman"

angående ersättning för vållande till ombordläggning.

Uti det under No. 104 sid. 487 af denna domsamling år 1900 intagna mål fullföljde rederiet talan i Göta Hofrätt, som i Dom den 25 Januari 1901 fann skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens dom.

Sedan rederiet heruti sökt ändring, pröfvade Kongl. Majt. i Dom den 2 Maj 1902, med bifall till Nedre Revisionens hemställan, rättvist fastställa Hofrättens dom.

37.

Kongl. Maj.ts Dom den 15 Mai 1902.

Egarne af skonerten „Carl" från Figeholm

emot

Hufvudredaren för skonerten „John" från Skillinge.

Ang. ersättning för vållande till ombordläggning.

Skonerterne „Carl" och „John" sammanstötte under tjocka natten emellan den 3 och 4 Oktober 1898 utanför Karlskrona. „Carl" seglade bidevind för styrbords halsar och „John" för öppen vind med vinden i mera akter än tvärs samt för fulla segel. Sammanstötningen skedde så att „John" med sin stäf träffade „Carl"s babordsbog. Fartyget „Carl" blef så svårt skadadt att det icke kunde iståndsättas under det att „John" blef försatt i sjövärdigt skick. „Carl"s egare, som ansågo befälhafvaren å „John" ensam hafva varit vållande till ombordläggningen, instämde hufvudredaren för „John" till Rådstufvurätten i Cimbrishamn och fordrade ersättning för den skada som tillfogats „Carl", hvarefter för „John" uttogs genstämning å motparterne med enahanda yrkande i hvad anginge den skada som drabbat „John". Rådstufvurätten ansåg båda fartygen hafva begått fel vid manövreringen och att, med afseende å beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna felen samt storleken af de fartygen genom sammanstötningen tillfogade skador, hvartdera fartyget borde draga sin skada, hvarföre parternes mot hvarandra förda talan ogillades. Såväl Hofrätten öfver Skåne och Blekinge som äfven Kongl. Maj.t fastställde detta beslut.

Natten emellan den 3 och 4 Oktober 1898 kommo skonerterna „Carl" och „John" i kollision med hvarandra i närheten af Utklippans fyr utanför Karlskrona, hvarvid „John" med sin stäf träffade „Carl"s babords bog med den påföljd att sistnämnde fartyg icke kunnat iståndsättas, under det att „John" sedermera försattes i sjövärdigt skick.

Egarne af „Carl instämde till Rådstufvurätten i Cimbrishamn Sjökaptenen Nils Ingemansson såsom hufvudredare för skonerten „John" med yrkande att enär „John" genom felaktig manövrering varit vållande till ombordläggningen Ingemansson måtte förpligtas utgifva ersättning för den skada, som genom ombordläggningen tillfogats „Carl" med 3781 kr. 8 öre äfvensom gälda kostnaden för besigtning å fartyget med 75 kr. jemte ränta och ersättning før rättegångskostnaden.

Ingemansson uttog genstämning å motparterna och yrkade att, då enligt hans åsigt „Carl" vållat ombordläggningen, den

för „Carl“ förda talan måtte underkännas och dess rederi förpligtas ersätta Ingemansson den skada, som genom ombordläggningen uppstått å „John“ med 2082 kr. 84 öre jemte ränta och ersättning för kostnaderna i målet.

Rådstufvurätten yttrade i Dom den 26 Mars 1900 att genom den i saken förebragta utredning det funnits vara ådagalagdt:

att vinden den natt ifrågakomna ombordläggning egt rum varit vest nordvest med jemn bris;

att luften varit klar, till dess omkring 15 minuter före sammanstötningen tjocka inträffat, som derefter varit rådande, till dess sammanstötningen skett;

att „Carl“ med kurs af sydvest half vest seglat bidevind för styrbords halsar, medan „John“ med kurs af nordost till ost half ost seglat för öppen vind och haft vinden in mera akter än tvärs samt seglat för fulla segel;

att då ungefär 5 minuter före sammanstötningen fartygen blifvit synliga för hvarandra, „John“s röda lanterna iakttagits från „Carl“ förut något till lovart och „Carl“s gröna lanterna varseblifvits från „John“ förut omkring ett streck i lä;

att i anledning af den rådande tjockan från båda fartygen gifvits föreskrifna signaler med mistlur, och att så fort fartygen från hvarandra varseblifvits af hvartderas befäl gifvits befallning att lofva till undvikande af ombordläggning;

att sedan fartygen manövrerats i enlighet härmed, de kort derpå stött samman, hvarvid, såsom förut nämnts, „John“ med sin stäf träffat „Carl“s babordsbog; med den följd att båda fartygen erhållit åtskilliga skador.

Och då befälhafvaren å „Carl“ — hvilket fartyg såsom seglande bidevind för styrbords halsar författningsenligt varit förpligtadt hålla sin kurs, — genom manövern att lofva upp med „Carl“ förfarit felaktigt om ock såsom af ställningen af „Carl“s segel vid sammanstötningen måste framgå, „Carl“ genom nämnda manöver kommit allenast omkring $1^1/_2$ streck högre upp i vinden; men då, ehuru „Carl“s nämnda felaktiga manöver uppmärksammats från „John“, hvilken det ålegat att hålla undan för „Carl“, „John“ dock icke lofvat mera än att vid sammanstötningen „John“s stäf träffat „Carl“s babords bog, samt „John“ sålunda icke kunde anses hafva hållit nog undan för att ombordläggning kunnat undgås;

samt då, oaktadt den rådande tjocka, å „John“ icke vidtagits någon åtgärd för att minska „John“s fart

ansåge Rådstufvurätten jemväl „John“ hafva varit vållande till sammanstötningen;

fann Rådstufvurätten, med afseende på beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna fel och storleken af de fartygen genom sammanstötningen tillfogade skadorna, hvartdera fartyget böra draga sin skada;

och pröfvade derföre rättvist ogilla parternes mot hvarandra i saken förda talan.

Båda parterna fullföljde talan i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, men i Dom den 18 Januari 1901 fann Hofrätten skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens Dom.

Egarne af „John“ sökte häri ändring hos Kongl. Maj.t; och sedan Nedre Revisionen hemställt om fastställelse af Hofrättens Dom, såvidt talan deremot fullföljts, biföll Kongl. Maj.t denna hemställan.

38.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 23de April 1902.

Dampskibet „Vestfjord“s Rederi (Vesteraalens Dampskibsselskab) og dets Mandskab
(Advokat Arthur Knagenhjelm)

mod

Jac. O. Lyngaas & Co.
(Advokat Jac. Vogt)

Den i nærværende Samlings Aargang I under No. 112 (S. 517) refererede Dom stadfæstes af Høiesteret, idet Høiesteret ligesom Sjøretten i Trondhjem finder, at her ikke foreligger Bjergning.

Assessor *Roll*: I nærværende Sag, hvis nærmere Sammenhæng vil erfares af de foreliggende Domspræmisser, er ved Trondhjems Sjøretsdom af 12te September 1900 saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Lyngaas & Co., bør til Vesteraalens Dampskibsselskab at betale saadan Godtgjørelse for Dampskibet „Narvik“s Slæbning ved Dampskibet „Vestfjord“ fra Skongsnæsset

og til Kapelbugten, som ved Skjøn af Sjøretten, optaget paa Indstævntes Bekostning, bestemmes. Iøvrigt bør Indstævnte for „Vestfjord"s Rederis og Mandskab i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

Denne Dom er af „Vestfjord"s Rederi og Mandskab indbragt for Høiesteret, hvor der fra deres Side er nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte — Jac. O. Lyngaas & Co. — tilpligtes at betale til Appellanterne Dpsk. „Vestfjord"s Rederi og Mandskab (herunder ogsaa Dampskibets Fører) Bjergeløn med et passende Beløb i Anledning af Dpsk. „Vestfjord"s Bjergning af Dpsk. „Narvik" den 30te Juli 1899 med lovlige Renter af Beløbet fra Berammelsen 21de Oktober 1899 samt Sagens Omkostninger for Sjøret og Høiesteret.

De Indstævnte har nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Sjørettens Dom og Tilkjendelse af Procesomkostninger for Høiesteret.

Tvisten dreier sig i første Række om, hvorvidt her foreligger Bjergning.

Sjøretten har, som det sees, hævdet, at der kun er ydet Assistance.

Efter Sjøretsdommens Afsigelse har Parterne angaaende dette Punkt indhentet endel Erklæringer, der tildels senere er beedigede under afholdte Tingsvidner. Fire Lodser i det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, hvis Erklæringer er indhentet af de Indstævnte, har bl. a. udtalt, at „Narvik", naar det bare var kommet indenfor Skongsnæs, praktisk talt maatte siges at være bjerget, selv om Maskinen da ikke længere kunde bruges, at de anser det for absolut sikkert, at „Narvik" med Vindretningen VNV trygt kunde have ankret paa det Sted, hvor det traf „Vestfjord", at de anser det for udelukket med den angivne Vindretning, at „Narvik" kunde drive ind paa Timberviksfluen eller længere syd paa Halsørboen, samt at „Narvik", da det fremdeles havde Styring, dengang „Vestfjord" kom til, vilde ved at have fortsat Kursen, ved egen Hjælp og selv med yderst sagte Fart have naaet ind i trygt og temmelig smult Farvand, idet Dønningen aftager stærkt for hver Kabellængde, og man søndenfor Halsørboen kan ankre trygt i al slags Veir. Tretten Skibsførere og Lodser, hvis Erklæringer er indhentet af Appellanten, har derimod udtalt, at det vilde være resikabelt for ikke at sige

umuligt for Dampskibet „Narvik" under de angivne Forhold med VNV.-vind og svær Sjø fra Nordvest og med en Maskine, der ifølge Maskinisten paa „Narvik"s Udsagn hvert Øieblik kunde ophøre at fungere, at ankre op indenfor Skongsnæshavn Fyr, idet „Narvik" da kunde have resikeret at drive paa Land og blive totalt ødelagt.

Jeg er af samme Mening som Sjøretten og kan i alt væsentligt henholde mig til, hvad den som Begrundelse for denne Mening har anført i sine Præmisser. Allerede „Narvik"s Journal giver mig et Indtryk af, at her ikke kan siges at have været Nødstilstand tilstede. Det heder i Journalen angaaende Forholdet, da Dampskibet var kommet indenfor Skongsnæs, at Maskinisten frygtede for, at Høitrykscylinderen kunde ødelægges ved fortsat Brug af Maskinen, og at man ansaa det altfor resikabelt at lægge sig tilankers ved Skongsnæs, hvor adskillig Sjø stod paa. Og det Indtryk, jeg faar af Journalen, stadfæstes yderligere ved de Forklaringer, som Kapteinen, Styrmanden, Maskinisten og Lodsen ombord paa „Narvik" har afgivet dels under en Sjøforklaring i Tromsø og dels som Vidner under Hovedsagen. Samtlige disse Forklaringer gaar i en Sum ud paa, at det ansaaes resikabelt saavel at gaa videre med den ødelagte Maskine som at ankre op. Men Vidnerne bruger ikke Udtalelser, der peger paa, at her var nogen overhængende Fare tilstede, og at Muligheden for, at Skibet kunde redde sig ved egen Hjælp, var udelukket. Kapteinen siger saaledes under Sjøforklaringen bl. a., at det ikke havde ladet sig gjøre, ialfald ikke uden overordentlig stor Resiko, ved Hjælp af Seil og den beskadigede Maskine at naa nogen sikker Havn. Videre siger han, at han frygtede meget for, at hvis han havde været nødt til at ankre indenfor Skongsnæs, vilde Ankerkjættingerne have brækket og Fartøiet drevet paa Grund. Under samme Sjøforklaring udtaler Maskinisten, at han ansaa det yderst resikabelt at benytte Maskinen, efterat denne havde faaet den omhandlede Skade, idet det kunde befrygtes, at Laaget paa Høitrykscylinderen hvert Øieblik kunde knuses. Styrmanden, som henholder sig til Kapteinen og Lodsen, forklarer, at han hørte Maskinisten paa Kapteinens Forespørgsel ytre, at han ikke kunde svare for noget, og at noget i Maskinen kunde sprænges, hvad Øieblik det skulde være, og Lodsen udtaler som sin Mening, at for det Tilfælde, at Fartøiet havde maattet ankre op ved Skongsnæs, kunde det have resikeret paa Grund af de betydelige Underdønninger og den paa

Land staaende Vind, at Ankerkjættingerne var brækkede og Fartøiet drevet paa Land.

I hvilken Grad det var betænkeligt at ankre op indenfor Skongsnæs paa det Sted, „Narvik" befandt sig, da „Vestfjord" kom til, finder jeg det mindre nødvendigt at udtale mig om. Kun saa meget vil jeg udtale, at jeg ikke finder det godtgjort, og jeg vil sige ikke engang sandsynliggjort, at „Narvik", der maa forudsættes at have havt tilstrækkelig stærke Ankerkjættinger og i det hele at have havt sine Redskaber iorden, ikke der skulde kunne have ankret op uden øiensynlig Fare. Hvad der i mine Tanker stiller sig som det væsentligste Moment mod den Forudsætning, at Skibet ikke kunde redde sig ved egen Hjælp, er dette, at jeg maa antage, at der var en rimelig Mulighed for, at Skibet ved Hjælp af Maskine og Seil kunde have flyttet sig længere ind, indtil det kom til en ialfald nogenlunde tryg Ankerplads. Maskinskaden indtraf oppe ved et Sted, der kaldes „Furustaven". Derfra gik Fartøiet ved Hjælp af Maskinen og ved Tilsætning af Seil over et aabent Havstykke ned til Skongsnæs, uden at der findes nogensomhelst Antydning om, at Maskinen under den Fart har lidt nogen yderligere Molest, og man synes derfor berettiget til at gaa ud fra, at det maatte kunne ladet sig forsøge yderligere at drive Skibet videre frem i det roligere Farvand, hvori det nu var kommet. Vistnok var Maskinen blevet stoppet, men Skibet havde fremdeles Styring, og der vilde intet været til Hinder for atter at sætte Maskinen igang. Afstanden mellem Kapelbugten, det Sted, hvorhen Skibet sluttelig bragtes, og Skongsnæs er ikke saa stor, at derfra synes at skulle kunne reises nogen væsentlig Indvending mod Skibets Evne til ved egen Hjælp at kunne naa did. Men selv om man maatte have antaget, at Skibet neppe vilde have magtet ved egen Hjælp at naa saa langt som til Kapelbugten, maa det efter de foreliggende Oplysninger og selv efter Erkjendelse fra enkelte af de Mænd, der har afgivet Erklæring til Fordel for Appellanten, antages, at man ikke behøvede at gaa saa langt som til Kapelbugten for at naa frem til en Ankerplads, der uden synderlig Resiko lod sig bruge. Naar jeg ser hen til disse Omstændigheder, kan jeg for mit Vedkommende ikke være i synderlig Tvivl om, at Dampskibet „Narvik" ikke kan siges at have været udsat for nogen overhængende Fare eller at have været, som Loven kalder det, i Nød, da Dampskibet „Vestfjord" kom til.

Jeg finder saaledes, at der i nærværende Tilfælde ikke foreligger Bjergning.

Da der ikke er kontrapaaanket, bliver det unødvendigt for mig at indgaa paa Spørgsmaalet, om der for den ydede Assistance overhovedet efter Forholdets Beskaffenhed pligtes Godtgjørelse, og efter det Resultat, hvortil jeg kommer, behøver jeg heller ikke at indlade mig paa det under Sagen meget omtvistede Spørgsmaal, hvorvidt i Tilfælde af, at Bjergning finder Sted, Bjergeløn kan tilkjendes, naar der er samme Reder saavel for det bjergende som for det bjergede Skib.

Efter Omstændighederne antager jeg, at Processens Omkostninger ogsaa for Høiesteret bør ophæves.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordn. Assessor, Byrettassessor *Prydz:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Birkeland*, extraordn. Assessor, Exped.sekr. *Bull*, Assessor *Thoresen*, extraord. Assessor, Sorenskriver *Blom* og Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

39.

Landsoverretten i Kjøbenhavn den 12te Mai 1902.

Aktieselskabet „Dampskibsselskabet „Stubbekjøbing"
(Overretssagfører N. C. Jørgensen)

mod

Lods P. Spenners i uskiftet Bo efter ham hensiddende Enke Ane Cathrine Spenner født Hansen af Masnedø.
(Overretssagf. A. Kristjansen.)

En Lods, paa hvis Foranstaltning og under hvis Medvirkning et Dampskib bjerger et grundstødt Fartøi, tilkjendes Andel i Bjergeløn.

Under nærværende Sag, der er procederet efter Hoved- og Kontraappelstævning og er indanket hertil fra Stubbekjøbing

Købstads Søret, paastod i første Instants Lods P. Spenner Hovedappellanterne Aktieselskabet „Dampskibsselskabet Stubbekjøbing" tilpligtet at betale 500 Kroner eller Halvdelen af den for Bjergningen af Kuffen „Depositum" ydede Bjærgeløn, subsidiært et saa stort Beløb, som maatte blive fastsat af Retten eller ved Skjøn af uvillige paa Hovedappellanternes Bekostning inden Retten udmeldte Mænd som hans Andel i Bjærgelønnen, med Renter 5 % aarlig af det Beløb, som maatte blive ham tilkjendt, fra Stævningens Dato, den 7de Juni 1899, til Betaling sker og Sagens Omkostninger skadesløst.

Hovedappellanterne paastode sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger skadesløst mod Betaling af 10 Kr. 88 Øre eller subsidiært 100 Kr.; men ved bemeldte Rets Dom af 23de April 1901 blev de tilpligtede at betale Lods Spenner 250 Kr. med Renter heraf som af denne paastaaet, medens Sagens Omkostninger ophævedes, og denne Dom have Hovedappellanterne derpaa, efter at Lods P. Spenner den 6te April 1901 var afgaaet ved Døden, ved Stævning til Kontraappellantinden, Lods P. Spenners i uskiftet Bo efter ham hensiddende Enke Ane Cathrine Spenner, født Hansen, af Masnedø, indanket her for Retten, hvor de have paastaaet sig frifundne mod at betale Kontraappellantinden 100 Kr. og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Kontraappellantinden begjærede ved Sagens Optagelse Kontraappelsagen hævet, og denne Paastand vil være at tage til Følge. Kontraappellantinden maa herefter antages at procedere til den indankede Doms Stadfæstelse med Tillæg af Appelsagens Omkostninger.

Det fremgaar af Sagen, at Lods Spenner, der den 1ste Juli 1898 havde faaet Underretning om, at en Kuf var grundstødt paa Kalø Rev, sydvest for Masnedø, strax derefter henvendte sig til Føreren af Dampskibet „Stubbekjøbing", der har en Drægtighed af 39 Brutto Tons og 4 Mands Besætning foruden Føreren, og som da henlaa i Masnedssund Havn.

Spenner spurgte Føreren, idet han meddelte ham, at en Kuf var grundstødt paa nævnte Sted, og at der nok var sluttet Akkord med en Lægter fra Orehoved, om de ikke skulde gaa ud til Fartøiet. Dampskibsføreren bemærkede hertil: „Er der noget at tjene gaar vi derud", og gav Ordre til at fyre op under Kedlen, hvorpaa han spurgte Spenner: „Kan du tage eller lodse os derud, jeg vil ikke risikere selv at gaa ind mellem Stenene."

Spenner svarede hertil: „Ja jeg er godt kendt der og har hugget Aal der mange Gange. Uden at der blev truffet nogen Aftale mellem Dampskibsføreren og Spenner om dennes Anpart i den eventuelle Bjærgeløn eller overhovedet om dennes Stilling med Hensyn til det paatænkte Bjærgningsforetagende, gik de nu ud til det grundstødte Skib, som viste sig at være Kuffen „Depositum", og ankrede op saa nær Kuffen, som Spenner, der lodsede Damperen, ansaa det tilraadeligt, og efter at der var truffet Aftale med Kuffens Kaptain om Bjergningen, blev der fra Kuffen ført en Trosse ombord paa Dampskibet, men under Forsøget paa at trække Kuffen af Grunden sprang Trossen.

Dampskibet sakkede da noget nærmere ind mod Kuffen, og efterat der fra denne var ført en kortere tykkere Trosse ombord i Dampskibet lykkedes det at slæbe Kuffen af Grunden og ind til Masnedssund. Spenner spurgte da Dampskibsføreren, hvormeget han (Spenner) skulde have for sit, hvortil Føreren svarede, at det vilde han ikke blande sig i, det overlod han til Rederiet. Dampskibsføreren har som Vidne under Sagen forklaret, at han næppe vilde have forsøgt at foretage Bjærgningen, hvis Spenner ikke var gaaet med ud.

For Bjergningen af Kuffen betalte vedkommende Assurandører efter Forhandlinger med Hovedappellanterne disse 1000 Kroner.

Naar Hovedappellanterne have hævdet, at Spenners Andel i Bjærgelønnen ikke kan blive høiere end det Beløb af 100 Kr., som de ere villige til at betale, da Reglerne i Sølovens § 228, 2det Stk. maa komme til Anvendelse, kan der ikke gives dem Medhold heri, allerede fordi Spenner ikke hørte til Skibsmandskabet; Spenners Andel i Bjærgelønnen bliver følgelig i Medfør af den citerede Paragrafs første Stykke at bestemme under Hensyn til de i Sølovens § 225 angivne Omstændigheder, og da der efter de Oplysninger, som i saa Henseende foreligge under Sagen, derunder at Dampskibsføreren bliver underrettet af Spenner om Grundstødningen, og at Dampskibsføreren ikke kan antages at have villet forsøge Bjærgningen uden Spenners Medvirkning, saa at Bjærgningen alene er bleven mulig ved Spenners Bistand, ikke findes at være tilstrækkelig Grund til at nedsætte det ham ved Sørets dommen tilkjendte Beløb, vil denne Dom, hvis Bestemmelser om Renter og Sagsomkostninger billiges i det hele være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke her for Retten.

Thi kendes for Ret:

Kontrasagen hæves.

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Sagens Omkostninger for Overretten ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan regnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: **Christianssunds Sjøret:** 35. Astrup & Co. mod Mægler Anders Erichsen. — 36. **Kongl. Maj.t.:** Rederiet för Göteborgsångaren „Ida" mot Skepparen Oscar Emanuelsson. — 37. **Kongl. Maj.t.:** Egarne af skonerten „Carl" emot Hufvudredaren för skonerten „John". — 38. **Norges Høiesteret:** „Vestfjord"s Rederi mod Jac. O. Lyngaas & Co. — 39. **Landsoverretten i Kjøbenhavn:** Aktieselskabet „Dampskibsselskabet Stubbekjøbing" mod Lods P. Spenners i uskiftet Bo efter ham hensiddende Enke Ane Cathrine Spenner, født Hansen af Masnedø.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. II	Aargang III	1902

40.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 19de April 1902.

Bark „Sofie Wilhelmine" ved dens korresponderende Reder Chr. Møller
(Advokat Schiander)

mod

Sveriges Almänna Sjöförsäkrings Aktiebolag
ved dets herværende Generalagenter Fearnley & Eger.
(Advokat Gustav Blom.)

Paa Reise fra Pensacola til Lissabon med en Ladning Pitchpine maa Bark „Sofie Wilhelmine" af Christiania paa Grund af stærk Lækage ty ind til Havanna som Nødhavn. Skibet kondemneres her og Rederiet sagsøger Kaskoassurandøren til Erstatning for Totalforlis, men Assurandøren frifindes, fordi Skibet ikke kunde antages at have været i fuldt forsvarlig sjødygtig Stand ved Afgang fra Pensacola, hverken med Hensyn til Skrog eller Lastning, jfr. *den norske Sjøforsikringsplan § 43, 2 a.*

Assessor *Reimers:* Ved den i indeværende Sag af Kristiania Sjøret under 1ste November 1899 afsagte Dom blev Indstævnte, Sveriges Almänna Sjöforsäkrings Aktiebolag, frifunden for Bark „Sofie Wilhelmine"s ved dens korresponderende Reder, Chr. Møllers Tiltale i Sagen. Processens Omkostninger for Sjøretten ophævedes.

Denne Dom har Rederiet indbragt til Prøvelse for Høiesteret, hvor det har nedlagt saadan Paastand:

„At Indstævnte, Sveriges Almänna Sjöforsäkrings Aktiebolag, tilpligtes til Bark „Sofie Wilhelmine"s Rederi ved dets korresponderende Reder Chr. Møller at betale 20 000 — tyve Tusinde — Kroner med 6 — sex — Procent Rente p. A. fra 25de Januar 1897 til Betaling sker, samt Sagens Omkostninger for begge Retter."

Indstævnte, Sveriges Almänna Sjöforsäkrings Aktiebolag, procederer til Stadfæstelse af Sjørettens Dom med Tilkjendelse af Omkostninger for Høiesteret.

Angaaende Sagens faktiske Omstændigheder kan jeg i det Væsentlige henvise til den Fremstilling deraf, som er leveret i Præmisserne til Sjøretsdommen, i hvilke Sagens Oplysninger, saaledes som de forelaa for Sjøretten, er i alt væsentligt fuldstændig gjengivet.

Efter Sagens Indbringelse for Høiesteret er der af Parterne søgt og tilveiebragt forskjellige Oplysninger dels gjennem et af Appellanten erhvervet Oversjøretsskjøn til Bedømmelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibet ved Afgangen fra Pensacola befandt sig i sjødygtig Forfatning, dels fra Indstævntes Side ved Erhvervelse af endel Erklæringer fra sjøkyndige Mænd til Bedømmelse af det Resultat, hvortil Oversjøretsskjønnet er kommet. Jeg skal senere gjøre Rede for disse Oplysningers Indhold.

Der foreligger i Sagen to Hovedspørgsmaal. Det første er dette: Om Bark „Sofie Wilhelmine" ved dets Afgang fra Pensacola befandt sig i sjødygtig Stand saavel med Hensyn til Skibets Tilstand som med Hensyn til Lastningens Forsvarlighed. Det andet Hovedspørgsmaal i Sagen dreier sig om, hvorvidt Skibet, der kun var forsikret mod Totalforlis, lovlig og paa en for Assurandørerne bindende Maade er kondemneret under de stedfundne Besigtigelser og navnlig ved Besigtigelsen af 26de Marts 1896 i Havanna.

Jeg skal først omhandle Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibet kan antages at have været i sjødygtig og for Reisen forsvarlig Stand, da det forlod Pensacolas Havn. Dette Spørgsmaal er, som det vil sees af Sjøretsdommens Præmisser, af Sjøretten besvaret benægtende. Sjøretten finder, efter hvad der foreligger, at maatte gaa ud fra, at Skibet allerede ved Afgangen fra Pensacola har været i usjødygtig Stand for den forestaaende Reise. Paa anden Maade, heder det, lader det sig efter Rettens sjø-

kyndige Medlemmers Mening ikke forklare, at Skibet efter kun 4 Dages Seilads i for det meste Magsveir, viser sig at trænge en saa gjennemgaaende Reparation, som Tilfældet var ved dets Ankomst til Havanna. Og i en særskilt Udtalelse, som de sjøretskyndige Medlemmer har tilføiet, konkluderes der med, at Skipperen burde have indseet, at „Sofie Wilhelmine" ikke kunde ansees at være forsvarlig sjødygtig til at føre en Pitchpine Tømmerlast over Atlanterhavet.

I Modsætning hertil staar den Udtalelse, som foreligger fra de fem Mænd, der er opnævnt til Medlemmer af det før nævnte Overskjøn, som Appellanten har foranstaltet optaget efter Sagens Indbringelse for Høiesteret. Ved dette Overskjøn, der er afgivet den 4de November 1901, har to af Overskjønsmændene konkluderet med den Udtalelse: 1. At Skibet i sig selv var sjødygtigt og 2. at de vel nærer Tvivl om, hvorvidt det var sjødygtigt efter Lastningen, men at de dog ikke kan erklære det for usjødygtigt *efter* denne.

Til Begrundelse af dette Resultat henviser disse to Medlemmer af Overskjønsretten med Hensyn til Skibets Sjødygtighed fornemmelig til, at det den 12te Februar 1894 af det norske Veritas erholdt Klasse A 2* 2 N. for 3 Aar. Der var altsaa ved Ankomsten til Pensacola hengaaet omtr. $20^1/_2$ Maaned siden sidste Besigtigelse, og der var følgelig endnu $15^1/_2$ Maaned tilbage, hvori Skibet havde Klasse A 2*. Da der intet er anført i Journalen for Reisen fra Hamburg til Pensacola, der tyder paa Usjødygtighed, finder det det herved godtgjort, at Skibet i sig selv var sjødygtigt, idet der ikke kan tages mindste Hensyn til de under Tingsvidnet i Pensacola afhørte Vidners Udtalelser. Med Hensyn til Spørgsmaalet, om Skibet var utilbørlig lastet, heder det i Begrundelsen, at der vistnok ved en Gjennemgaaelse af Journalen efter Afgangen fra Pensacola opstaar Tvivl om, hvorvidt Lastens Beskaffenhed, Stuvning eller Dækslastens Høide kan have havt Indvirkning paa Skibets Sjødygtighed; men det findes dog ikke godtgjort, at Skibet var utilbørlig lastet, og det maa derfor erklæres sjødygtigt ogsaa *efter* Lastningen.

Til denne Udtalelse slutter sig væsentlig to andre Medlemmer af Overskjønsretten, der med Hensyn til Sjødygtigheden foruden til den Skibet tildelte Klasse tillige henviser til den i Sjøretsdommen gjengivne Erklæring fra Sagens 1ste Hovedvidne, Skibsfører Sigurd Olsen, om Resultatet af hans Besigtigelse af Skibet under dets Henliggen i Hamburg før Afreisen til Pensacola.

Disse to Medlemmer finder, at den Lækage, som viste sig efter Afgangen fra Pensacola, ikke berettiger hverken i sig selv eller i nogen anden Forbindelse til at erklære Skibet for usjødygtigt ved Reisens Tiltrædelse. Med Hensyn til Lastningen udtaler de, at foruden at der ikke findes noget Bevis for utilbørlig Lastning, kan Lastens Skiftning, som de udelukkende giver Skylden for den Skibet overgaaede Ulykke, tilskrives uforsigtig eller omtankløs Manøvre i Seilføring og Kursretning strax Skibet kom tilsjøs, før Lasten har faaet sat sig.

Det femte Medlem af Overskjønsretten erklærer sig enig i de øvrige fire Medlemmers Konklusion, men han har afgivet et særskilt motiveret Votum, i hvilket han saavel under Hensyn til den Skibet tildelte Veritasklasse, som under Henvisning til 1ste Styrmand, Iversens, Forklaringer og til, at der ikke af Besætningen blev gjort noget Forsøg paa at komme fra Fartøiet i Pensacola, finder det tilstrækkelig godtgjort, at det ikke ved Afgangen fra denne Havn var i usjødygtig Stand. At Fartøiet efter at være kommet ud i aaben Sjø trak meget Vand, beviser efter dette Medlems Mening ikke dets Usjødygtighed ved Afseilingen. Forklaringen ligger, heder det, navnlig i Ladningens Beskaffenhed og Stuvning. Men hvad den sidste betræffer, giver Journalen Oplysning om, at Kapteinen har iagttaget de Forholdsregler, som han havde til Raadighed, og som i Almindelighed benyttes. For dette Medlem af Overskjønsretten staar det saa, at saasnart Skibet blev udsat for frisk Vind og enten paa Grund af denne eller af denne i Forbindelse med Dønninger tog Overhalinger, forskjød Ladningen sig med den Følge, at Fartøiet, som da det kom tilsjøs, viste sig meget rankt, fik Begivelser og betydelige Lækager.

I Modsætning til de Udtalelser, der er afgivet af de til Overskjønnet opnævnte fem Mænd, staar en Udtalelse, som Indstævnte har erhvervet fra en Række — ialt 8 — sjøkyndige og med Assuranceforhold vel kjendte Mænd, hvoraf en enkelt siger sig ogsaa at have mangeaarig Erfaring i Pitchpinetraden. Disse Mænd udtaler, at Skibet efter deres Overbevisning var usjøygtigt, da det tiltraadte sin Reise med en Pitchpine-Tømmerlast. Det er, heder det, i saa Henseende afgjørende, at et Skib efter en saa kort og forholdsvis magelig Reise som den omhandlede, ved Ankomsten til Havanna viser sig at være i en saa mislig Forfatning som oplyst under de stedfundne Besigtigelser. Dette kan, siges der videre, ikke forklares paa anden Maade, end at Skibet

havde mange og store Mangler, da Reisen begyndte. Ved at paalægges, hvad der maa anses for en altfor høi Vinterdækslast af Pitchpine uden have den nødvendige Ballast, blev derhos Skibet saa rankt, at det ogsaa af den Grund var usjødygtigt paa en Reise over Nordatlanteren Vinterdag. To af disse Mænd tilføier særskilt, at det synes uantageligt, at de under Besigtigelsen i Havanna beskrevne Skader ved Skibet skulde kunne være foranledigede ved den af Kapteinen paastaaede Skiftning af Lasten.

Det her anførte er de Oplysninger, som ved Siden af, hvad der forelaa for Sjøretten, nu foreligger for Høiesteret til Besvarelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibet kan antages at have været i sjødygtig og i det hele forsvarlig Stand for en Reise Vinterdag med en Last af Beskaffenhed som Pitchpinelast over Atlanterhavet.

Jeg finder med Sjøretten at maatte besvare dette Spørgsmaal benægtende. Jeg skal erkjende, at Spørgsmaalet paa flere Punkter frembyder Tvivl. Jeg medgiver, at det kan i nogen Grad stille sig tvivlsomt, om Assurandøren har fyldstgjort den Bevisbyrde for Skibets usjødygtige Forfatning, som efter Planens § 43 No. 2, Litr. a paahviler ham. De Udtalelser, som her foreligger fra en Række af Mænd ved Siden af Sjørettens sjøkyndige Medlemmer, gaar, som det vil sees af det Referat, jeg i det foregaaende har leveret, i forskjellige tildels i stærkt modstridende Retning. Men seet under ét forekommer det mig, at der ikke er tilstrækkelig Grund til at fravige den Bedømmelse af dette Bevisspørgsmaal, som Sjøretten i sin Dom har afgivet. Hvad særskilt angaar det saakaldte Overskjøn, som Appellanten efter Sagens Indbringelse for Høiesteret, har foranstaltet optaget, skal jeg bemærke, at de Udtalelser, som foreligger fra de til Skjønnets Afgivelse opnævnte Mænd, selvfølgelig i ingen Henseende er bindende for Høiesteret. Hvad Mændene under dette saakaldte Overskjøn har udtalt sig om, er nemlig, som det vil sees, intet virkeligt Skjønsspørgsmaal, men udelukkende et Bevisspørgsmaal, der var forelagt Sjøretten til Besvarelse. De Udtalelser, som foreligger fra de til Overskjønnet opnævnte Mænd, maa selvfølgelig komme i Betragtning som et væsentligt Moment ved Spørgsmaalets Besvarelse; men nogen bindende Betydning har de som sagt ikke. Og jeg vil tilføie, at den Omstændighed, at disse Mænd er opnævnte til ved et saakaldt Oversjøretsskjøn at udtale sig om Skibets Sjødygtighed ved Afgangen fra Pensacola, i mine Tanker ikke giver deres Udtalelser nogen særlig

Autoritet fremfor de Udtalelser, der er afgivet af en Række udenfor Skjønsretten staaende sjøkyndige Mænd. Jeg mener. at i saa Henseende maa der tillægges de fremkomne Udtalelser, hvad enten de skriver sig fra Medlemmerne af Overskjønsretten eller fra andre kyndige Mænd, i og for sig den samme Vægt.

Jeg slutter mig som sagt i Sagen til det Resultat, hvortil Sjøretten er kommet. Det forekommer mig, at efter alt, hvad der foreligger, er der overveiende Grund til at antage, at Bark „Sofie Wilhelmine" ved dens Afgang fra Pensacola ikke har været i en for den forestaaende Reise fuldt sjødygtig og forsvarlig Stand. Jeg finder for det første at maatte gaa ud fra, at Skibet ved Afseilingen fra Pensacola ikke har været fuldt sjødygtigt, hvad selve Skroget angaar. Jeg lægger i saa Henseende ingen Vægt paa de Udtalelser, som er fremkommet fra de under Tingsvidnet i Pensacola afhørte Vidner. Det maa om disse Forklaringer antages, at de under enhver Omstændighed lider af ganske betydelige Overdrivelser; særskilt vil jeg nævne. at Besigtigelserne i Havanna intet Spor bærer af den gjennemgaaende Raaddenhed, af hvilken Skibet efter disse Vidners Forklaringer skulde lide. Derimod forekommer det mig, at den Omstændighed, at Fartøiet strax viser sig at trække meget Vand. en Observation, som allerede er gjort i Journalen umiddelbart efter Afgangen fra Pensacola, og at denne Lækage stadig tiltager og det saa betydelig, at Mandskabet stadig under Reisen fra Pensacola til Havanna maa holdes ved Pumpen uden dog at kunne holde Skibet læns, — stærkt og afgjørende tyder paa, at Fartøiet ved Afseilingen fra Pensacola ikke har været i fuldt sjødygtig Stand. Der er ganske vist en Mulighed for, at Skibet under dets Henliggen i 6 Uger paa Pensacolas Havn kan være bleven noget gissent ovenbords, og at der derfor kan have vist sig nogen Lækage under Lastningen, noget — hvoraf Journalen dog ikke bærer noget Spor; (det var ifølge Journalen *før* Lastningens Paabegyndelse, at Tømmermanden rev Spigerhuden fra forud for at søge efter en Læk, som da havde vist sig, men som maa være funden og tættet, da den senere ikke omtales). Men dette forekommer mig ganske uantageligt som Forklaring til den stærke Lækage, der meldte sig, umiddelbart efterat Fartøiet var kommet i rum Sjø. Forklaringen kan efter mit Skjøn ikke søges i noget andet, end at Skibet ved Afgangen fra nævnte Havn har været i en Forfatning, der ikke kan betegnes som fuldt sjødygtig. Og et yderligere Bevis herfor ser jeg i den stærke

Begivning, for hvilken Skroget, ifølge de afholdte Besigtigelser viser sig at have været Gjenstand. Det maa her bemærkes, som ogsaa af Sjøretten fremholdt, at Reisen fra Pensacola til Havanna i det hele taget maa siges at have været en nogenlunde magelig Reise. I Journalen noteres nemlig for de første 2 Dage: „frisk Bris, tiltagende efterhaanden til Mersseilskuling". Paa en enkelt Vagt, den 12te December, anføres derpaa: „Storm med haarde Byger". Allerede den følgende Vagt noteres imidlertid atter kun: „Stiv Kuling, byget Luft", og for de sidste Vagter inden Ankomsten til Havanna igjen: „frisk Bris".

Det viser sig altsaa, at Skibet under Overreisen til Havanna gjennemgaaende har havt godt eller dog nogenlunde mageligt Veir med Undtagelse af en enkelt Vagt, da der var Storm med haarde Byger. Men det synes da lidet antageligt, at Skibet, hvis det havde været stærkt og i fuldt sjødygtig Stand, skulde kunne have lidt saa meget og været Gjenstand for en saa stærk Begivning, som Tilfældet viste sig at have været ved Fremkomsten til Havanna. Kapteinen sees at søge Grunden til den stærke Begivning i, at Lasten maa have skiftet under Reisen. Efter det Veir, som Skibet i det hele havde under den fire Dages Reise til Havanna, forekommer det mig imidlertid lidet sandsynligt, at en Skiftning af Lasten, om den har fundet Sted, skulde have medført saa skjæbnesvangre Følger for Fartøiet, saafremt det virkelig havde været i fuldt sjødygtig Stand ved Afgangen fra Pensacola. Jeg mener altsaa med Sjøretten, at Skibet ikke kan siges ved Reisens Tiltrædelse at have været i saadan Stand.

Hertil kommer dernæst en anden Omstændighed. Der forekommer mig nemlig at være overveiende Grund til at antage, at Skibet ikke har været forsvarlig lastet. Fartøiet blev i Pensacola lastet med Pitchpine, en meget tung Last. Det var, som det maa antages efter de i Sagen foreliggende Oplysninger, i sig selv temmelig rankt. Desuagtet blev det ikke i Pensacola forsynet med Ballast, skjønt det førte Dækslast i en Høide af 41 Tommer. I en Skrivelse fra Kaptein Lauritzen til Skibets bestyrende Reder af 17de December 1895 erkjendes det da ogsaa ligefrem, at „Aarsagen (til Ulykken) er den, at Fartøiet ingen fast Ballast har og ingen kunde faaet i Pensacola, og at Skibet krænger voldsomt over". At Skibet ikke skulde kunne faa fast Ballast i Pensacola, forekommer mig i sig selv ganske uantageligt. Men selv om saa havde været, maatte der ialfald da have været den stærkeste Opfordring til at undlade at indtage saa

stor Dækslast som skeet. Faren for, at Skibet, i sig selv rankt, vilde lægge sig over, naar det kom i høi Sjø, end sige i Storm, maatte med en høi Dækslast og uden Ballast blive saa meget større. Og naar det allerede for den 7de Vagt efter Afgangen fra Pensacola den 11te Decbr. Kl. 4 Eftermiddag i Journalen anføres, at „Skibet krænger stærkt over", uagtet det da havde Magsveir („frisk Bris, klar Luft"), maa Forklaringen hertil, saavidt skjønnes, søges i Skibets uheldige eller ligefrem utilbørlige Lastning. Et Skib, som havde været lastet forsvarlig og under særskilt Hensyn til, at det i sig selv var rankt, vilde neppe, allermindst i Magsveir, kunne have været udsat for saa stærk Krængning.

Jeg kommer efter det anførte til det Resultat, at Indstævnte, Assurandøren, maa siges at have fyldestgjort den Bevisbyrde, som efter Sjøforsikringsplanen paaligger ham for, at Skibet ved Afgangen fra Pensacola ikke befandt sig i en for den forehavende Reise forsvarlig og sjødygtig Stand, og at denne Omstændighed er Aarsagen til den indtrufne Skade. Indstævnte maa følgelig frifindes for Rederiets Tiltale.

Som Følge heraf finder jeg det ufornødent at udtale mig om den anden Hovedindsigelse, som fra Assurandørens Side er gjort gjældende ligeoverfor Søgsmaalet — den, at Kondemnationen i i Havanna som ikke fyldestgjørende de i Planens § 73 opstillede Betingelser er uforbindende.

Jeg voterer efter dette for Sjøretsdommens Stadfæstelse. Efter Sagens Beskaffenhed finder jeg Grund til at foreslaa, at Processens Omkostninger ophæves ogsaa for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Naar jeg i denne Sag skulde fravige Sjørettens Bevisbedømmelse, maatte, hvad der mod denne fra Overskjønnets Side er anført, være skikket til i væsentlig Grad at rokke den. Dette forekommer mig ikke at være Tilfældet. De Grunde, som Overskjønsmændene har anført for sin Antagelse af, at Skibet i sig selv var sjødygtigt, da det forlod Pensacola, er efter mit Syn ikke overbevisende. De rækker ikke længere end til at vække en Præsumtion i den Retning, der selvfølgelig kan kontraballanceres ved andre Data og Indicier. Og, hvad

Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed efter Lastningen eller Lastningens Forsvarlighed angaar, saa sees ialfald en Flerhed af Overskjønsmændene, som af Førstvoterende nævnt, at have næret Tvivl om, hvorvidt Lastens Beskaffenhed, Stuvningen eller Dækslastens Høide kan have havt Indvirkning paa Skibets Sjødygtighed.

Assessor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder derhos Andenvoterendes Bemærkninger.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg kan ikke med Sjøretten og Førstvoterende finde det godtgjort, at Fartøiet i sig selv i Pensacola var i usjødygtig Stand. Og jeg er i Modsætning til Førstvoterende enig med Sjøretten i, at den Lækage, der viste sig i Sjøen, i denne Henseende i og for sig intet Bevis er. Jeg antager i Overensstemmelse med det enstemmige Overskjøns bestemte Udtalelser, at Fartøiet i sig selv, da det begyndte Indlastningen i Pensacola, maa antages at have været i sjødygtig Stand. Fartøiet havde endnu 16 Maaneder igjen af sin 3 Aars gode Klasse A 2* i norsk Veritas. Veritas's Besigtigelse og Klasse har for mig stor Betydning. Efter den assureres og befragtes Skibe. Denne Klasse maa jo, om den ikke skal være ganske betydningsløs, ialfald give en stærk Præsumtion for Sjødygtighed. Og intetsomhelst er oplyst at være tilstødt Skibet siden dets sidste Klassifikation. Og da Skibet havde vist sig i enhver Henseende godt og sjødygtigt paa Overreisen fra Hamburg til Pensacola, indeholder ogsaa dette en meget stærk Præsumtion for, at Skibet ved Fremkomsten til Pensacola var sjødygtigt. Hertil kommer videre, at Skibskaptein Sigurd Olsen, der specielt var sendt ned af Rederiet for at undersøge Fartøiet, da det henlaa i Hamburg, fandt dette stærkt og i god Stand. Det samme har under Ed Skibets Styrmand Iversen udtalt som Resultat af sin Undersøgelse af Skibet. Dette fremgaar desuden efter min Mening af den Omstændighed, at Fartøiet efter Havariet i Havanna ikke trak mere end 1 Tomme Vand i Timen, altsaa en ren Ubetydelighed. Jeg skal ikke gaa nærmere ind paa de øvrige Omstændigheder, som ogsaa gaa i samme Retning. Jeg antager i Overensstemmelse med det enstemmige Overskjøn, at Skibets daarlige Forfatning ved Indkomsten til Havanna ikke skyldes dets egen Beskaffenhed ved Afreisen, men Skibets Begivelse paa Reisen som Følge af Lastens Skiftning. At Lasten i Storm — og efter Journalen havde Fartøiet en Storm, — kan

skifte, selv om det før har havt Magsveir, anser jeg utvivlsomt. Og ligesaa klart finder jeg det, at Lastens Skiftning kan bevirke Begivelse. At denne saa ud til at være nylig indtraadt, blev udtalt under Besigtigelsesforretningen i Havanna.

Jeg er i Tvivl, om ikke Lastningen har været utilbørlig. Fartøiet var meget rankt, og saa lastes der med Pitchpine og med temmelig høi Dækslast uden Ballast i Rummet. Dette gjorde Fartøiet endnu rankere. Følgen var, at Skibet i Stormen krængede voldsomt over. Og det kunde da ligge nær deri at søge Grunden til, at Lasten skiftede og bevirkede Begivelse. Om dette Spørgsmaal har Sjøretten ikke udtalt sig. Dispachørerne Hangeland og Carl Hansen, der erklærer Skibet i sig selv usjødygtigt, udtaler samtidigt, at de ikke finder Lastningen uforsvarlig. Overskjønnet sees at nære Tvivl om, hvorvidt Fartøiet efter Lastningen var sjødygtigt, men vover ikke at udtale, at det var usjødygtigt. De af Førstvoterende nævnte otte senere Erklæringsudstedere udtaler dog dette bestemt. Og den Udtalelse af Skibets Fører i Brev til Rederiet, som Førstvoterende nævnte, lægger jo ogsaa Aarsagen til Ulykken i Mangel paa Ballast, altsaa i Lastningen.

Trods dette er jeg dog tilbøielig til at antage, at det ikke er bevist, at Lastningen her, hvor det gjaldt Trælastfart, har været utilbørlig i den Forstand, at Assuranceselskabet deri kan søge Fritagelse for at betale Assurancebeløbet. Denne min Mening deles imidlertid ikke af Rettens Flertal. Og da Spørgsmaalet jo er tvivlsomt, vil jeg ikke optage nogen Dissens, men slutter mig til Førstvoterendes Resultat.

Førstvoterende udtalte, at der ingen større Betydning kan tillægges Overskjønnets Udtalelse end en hvilkensomhelst udenretslig Erklæring af en sagkyndig. Heri kan jeg aldeles ikke være enig. Overskjønnets Udtalelse er, som af Førstvoterende bemærket, selvfølgelig ikke bindende for Høiesteret. Men det er min bestemte Mening, at en Udtalelse, der afgives af en lovlig sammensat Ret af Mænd, der paa Grund af sin anerkjendte Dygtighed er opnævnt specielt til saadant Hverv, efter indgaaende og fælles Studium og Drøftelse af Sagen og med Adgang for begge Parter til at udtale sig, og som afhjemles i Henhold til aflagt Ed, maa sættes i en ganske anden Klasse end en hvilkensomhelst udenretslig ensidig erhvervet Erklæring af Sagkyndige.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Roll.

Extraordn. Assessor, Docent *Gjelsvik:* Jeg er ogsaa kommen til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde under Ophævelse af Processens Omkostninger for Høiesteret. Jeg bygger dette Resultat væsentlig paa samme Grundlag som Fjerdevoterende, Hr. Assessor Motzfeldt, idet jeg som han maa gaa ud fra, at Skibet i sig selv var sjødygtigt ved Afseilingen fra Pensacola; men at det var utilbørlig lastet. Jeg kan i saa Henseende henholde mig til, hvad der af Fjerdevoterende er anført, idet jeg særlig lægger Vægt paa Skipperens Brev til Rederen af 17de December 1895, hvori det heder: „Aarsagen er, at Fartøiet ingen fast Ballast har og ingen kunde faaet i Pensacola, og at Skibet krænger voldsomt over."

Tilbage staar da det Spørgsmaal, hvorvidt der kan antages at være nogen Aarsagsforbindelse mellem den utilbørlige Lastning og den indtrufne Skade. I denne Henseende kan der kun kræves ført et Sandsynlighedsbevis, og jeg tror, at et saadant Bevis her maa siges at være ført. Jeg henviser ogsaa forsaavidt til det omtalte Brev fra Skipper Lauritzen, hvori han udtaler, at det er Skibets haarde Krængning, som er Aarsag til Lastens Oversætning.

Efter dette maa jeg gaa ud fra, at det er Skibets Krængning i Forbindelse med Lastningen, som har bevirket Skaden.

Justitiarius *Løchen:* Jeg kommer til samme Resultat som de øvrige Voterende og slutter mig, hvad Begrundelsen angaar, i alle væsentlige Dele til D'Hrr. Assessorerne Motzfeldt og Gjelsvik.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 10de December 1895 afgik Bark „Sofie Wilhelmine" fra Pensacola, bestemt til Lissabon med en Ladning Tømmer. Paa Grund af Lækage maatte Skibet søge Nødhavn i Havanna, hvor det ankom den 14de December. Her blev Skibet i Henhold til afholdte Besigtigelsesforretninger kondemneret, hvorefter Rederiet har gjort Krav paa Assurancesummen hos Kaskoassurandøren Sveriges almänna Sjöförsäkrings Aktiebolag, der havde assureret Skibet mod Totalforlis for Kr. 20 000.00. Da Assurandøren har vægret sig for at betale, har Chr. Møller som korresponderende Reder for ovennævnte Bark „Sofie Wilhelmine" ved Sjøretsstævning af 9de December 1896, sagsøgt Selskabet og efter forgjæves prøvet Forlig nedlagt Paastand om, at Indstævnte, Sveriges almänna Sjöförsäkrings Aktiebolag tilpligtes til Citantskabet at betale Kr. 20 000.00 med 6 % Renter fra $^{25}/_{1}$ 97 til Betaling sker samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Indstævnte benægter, at Skibet er lovlig kondemneret overfor Assurandøren. „Sofie Wilhelmine"s Havari paastaaes at være Indstævnte uvedkommende.

1. Fordi Skibet ikke ved Reisens Tiltrædelse har været i den Tilstand som norsk Sjøforsikringsplans § 43, 2 a. forlanger;
2. fordi ingen af de i Planens § 73 nævnte Betingelser for Kondemnation ligeoverfor Kaskoassurandøren foreligger.

Hertil kommer efter Indstævntes Mening, at Skibet var uforsvarlig lastet.

Til Belysning af de nærmere Omstændigheder vedrørende Skibets Kondemnation skal Retten hidsætte følgende:

Skibet, der ifølge Kaskopolicen er bygget af Træ i 1862 og klassificeret A 2 E, 1003 gross Reg.-Tons og taxeret ialt for Kr. 54 000.00, hvoraf Kr. 34 000.00 skulde gaa uassureret, afgik som nævnt den 10de Decbr. 1895 fra Pensacola og kvitterede Lodsen ved den ydre Bøie Kl. 12 Middag. Fra nævnte Klokkeslet til Kl. 8 Eftm. er i Journalen noteret jevn løi Bris og frisk Bris. Allerede fra Kl. 8 Eftm. samme Dag er anført: Skibet viser sig nu at trække meget Vand. Dog er læns Skib noteret Kl. 8. Den 11te December er noteret: Skibet trækker meget Vand, dog noteres læns Skib og Kl. 12 Middag nogenlunde læns. Vinden VNV med vexlende fra løi til frisk Bris og klar Luft. Skibet krænger stærkt over og trækker meget Vand. Man holdt af for Pumpning i ca. $^3/_4$ Time paa Førstevagten, da Skibets Lækage var i Tiltagende. Tiltagende til Mersseilskuling med blandet Luft. Kl. 4 Morgen (12te Decbr.) Midtskibspumperne stadig igang og ikke læns. Tiltagende Kuling. Forre-Mersseil fast. Alle Mand ved Pumperne, men ingen læns. Udover Formiddagen Storm med haarde Byger. Alle Seil indtil Stumperne. For- og Mesanstagseil fast. Vindmøllepumpen var ubrugelig paa Grund af Skibets svære Krængning. Alle Mand ved Midtskibspumperne. Lasten i Rummet havde skiftet Kl. 1 Eftm. Vinden vestlig, stiv Kuling, byget Luft indtil Kl. 5 Fredag Morgen, da den var i Aftagende. Midtskibspumper stadig igang til Kl. 3 Eftm. Vindmølle- og Midtskibspumperne stadig igang Resten af Etmaalet. Fredag den 13de December: Vinden vestlig til NV og N. frisk Bris, og blandet Luft. Paa Dagvagten tilsattes St. Mersseil. Om Formiddagen tilsattes St. Bramseil og Storseil. Alle Mand stadig ved Pumperne. Ligeledes var Vindmøllepumpen stadig igang, Vinden var nordlig vedvarende frisk Bris og blandet Luft Kl. $8^1/_2$ Aften fik man Morro Fyr isigte. Man lagde vestover Bidevind for at oppebie Dagen. Pumperne stadig igang. Kl. 12 Morro Fyr. SO $^1/_2$ O. e. G. Vedvarende samme Vind. Man holdt Bidevind vestover. Pumperne var stadig igang. Lørdag den 14de Decbr. Kl. 4 Morgen 36 Tommer Vand og Morro Fyr i SO $^1/_2$ O. f. e. G. Vedvarende samme Vind. Man holdt Bidevind vestover til Kl. 7, da man holdt af for at gaa ind til Havanna. 4 Fod Vand. Kl. 9 Fm. fik man Lods ombord og styrede ind til Havanna efter Lodsens Anvisning. Før Havanna Fyr var isigte, tilspurgte Mandskabet Føreren, om det var hans Mening at fortsætte tilsjøs, nu da de antog, at Havn kunne faaes. Alle Mand ansaa Skibet for usjødygtigt og sagde, at de ikke kunde holde ud med Pumpningen længere. I Samraad med Styrmanden besluttede derpaa Kapteinen at gaa ind til Havanna. Kl. $10^1/_2$ Fm. (14de Decbr.) ankredes med begge Ankere paa Havnen med 30 og 15 Favne Kjætting, hvorefter der pumpedes og befandtes der at være 5 Fod Vand i Skibet.

Den 18de Decbr. blev Skibet besigtiget af 3 af Konsulen opnævnte Mænd, hvoriblandt Kaptein O. Børresen, Dpsk. „Skibladner". Ved Peiling af Pumperne fandt man $19^1/_8$ Tommer Vand, der efter en Times Forløb var steget til $20^1/_3$ Tommer.

Ved Undersøgelse af Journalen fandt man, at Skibet, medens det var i Sjøen havde trukket saameget Vand, at det ikke havde kunnet holdes læns af Mandskabet ved Pumperne med Assistance af Vindmøllepumpen. Skibet var stærkt begivet og efter Besigtigelsesmændenes Mening uskikket til at fortsætte sin Reise med sin nuværende Last til nogen Havn i de forenede Stater for der at undergives Reparation. Lasten beordredes omlastet i et andet Skib og i dette fragtet til Bestemmelsesstedet. Reisen tilraadedes derfor opgivet paa det Sted, hvor Skibet nu henlaa samt saasnart Skibet var udlosset, Besigtignlse afholdt for at komme efter, om Fartøiet var istand til at afgaa til en anden Havn for at foretage de nødvendige Reparationer.

Efter stedfundne Underhandlinger med Lasteeierne om Overtagelse af Lasten og derefter paafølgende Udlosning blev Besigtigelse afholdt paa Skibet den 26de Marts ved 3 Tømmermænd og 2 Skibsførere, samtlige opnævnte af Konsulatet. Ifølge Kapteinens Opgivende var Kaskoassurandørernes Agent varslet til at deltage i Forretningen, men ikke tilstede.

Pumperne peiledes Kl. 9.30 Fm.; man fandt da $14^1/_2$" Vand. Efter 1 Times Forløb peiledes Pumperne igjen; man fandt da, at Lækken var tiltaget til $15^1/_2$ Tomme, og at Skibet saaledes trak en Tomme Vand i Timen. Efter omhyggelig Gjennemgaaelse af Journalen saa Besigtigelsesmændene, at Skibet i Sjöen havde trukket saameget Vand, at Mandskabet ved Pumperne selv ved Hjælp af Vindmøllepumpen, ikke kunde holde læns.

Mændene fandt, at Række Stønnere og Vaterbord havde givet sig betydelig. Naderne havde alle aabnet sig og Drevet var løst. Dækket tiltrængte Drivning. I Mellemdækket opdagedes, at alle Bolter i Jernknærne var løse, og at Knærne havde begivet sig; paa nogle Steder havde de givet sig $^1/_2$ Tomme ud, hvilket tydede paa stærk og nylig indtraadt Begivning. I Underrummet fandtes om S. B. 2 Jernknær og om B. B. 9 Jernknær brækkede; alle de Knær, der ikke var brækkede, var løse, og alle Bolter i alle Knær løse og brækkede, hvilke vidnede om stærk Begivning og megen Lækage. Lasker og Nader i den ydre Plankehud var begivet og tiltrængte Drivning og nye Fæstigheder. Metalhuden var meget rynket. I Betragtning af de ovenfor anførte Kjendsgjerninger, og da Skibet ansees usjødygtigt til at bugseres eller forseiles til nogen anden Havn, før de Reparationer, der foreskrives i den samtidig udfærdigede Taxt var foretagne, medens det ikke ansaaes at være disse Reparationer værd, kondemnerede Besigtigelsesmændene Fartøiet og anbefalede det solgt i alle Vedkommendes Interesse.

Den omtalte Taxt, der er afgivet af de 3 i Besigtigelsen deltagende Tømmermænd gaar ud paa, at der til Reparationer vilde medgaa 15 256 Pesas Guld.

Skibet blev solgt ved Auktion for 500 Pesas Guld.

Af positive Vidnesbyrd om Skibets Tilstand før dets Afreise fra Pensacola skal nævnes:

Under en i Pensacola den 16de Juli 1898 optaget Vidneforklaring har 3 af de Mænd, der deltog i Indlastningen af Tømmer i Skibet under dets Henliggen i Pensacola udtalt sig om sit Indtryk af Skibets Forfatning.

Ligeledes er Forklaring afgivet af Assuranceagenten i Pensacola, fhv. Skibskaptein Inspektør Kryger. Samtlige Vidner er enige i at betegne Skibets Forfatning som særdeles daarlig efter deres Indtryk. Særlig har Vidnerne fremholdt, at der daglig maatte pumpes meget haardt flere Gange om Dagen. Efter hvad Vidnet Kryger anfører, var Skibets Forfatning et almindeligt Samtaleemne i Havnen blandt Skibsførerne, som samtlige sagde, at Skibet var usjødygtigt, og at de ikke vilde seile over Oceanet med det. Vidnet selv betragtede Skibet som usjødygtigt. Det maa dog i denne Forbindelse bemærkes, at dette Vidne ikke selv var ombord i Skibet, men kun hentede sine personlige Indtryk fra sine daglige Ture i Baad forbi Skibet, medens det laa i Havnen.

Af Arbeiderne udtaler den ene bl. a., at da han paabegyndte Arbeidet ombord i Skibet, stod Vandet en Fod eller maaske mere over Garneringen. Støtterne var alle løse, og man kunde ikke hive ind Tømmeret ved Hjælp af disse, fordi de gav efter. De var ikke stærke nok til at gjøre fast i for Indhivning af Tømmeret. Porterne var ogsaa i daarlig Forfatning. Det var et almindeligt Samtaleemne blandt Skibets Besætning, hvor raaddent Skibet var, og flere af dem talte om, at de vilde gaa fra Skibet.

Væsentlig i samme Retning gaar de 2 andre Arbeideres Forklaring. De anfører begge forskjellige Exempler paa Raaddenhed ved Skibet.

I Modsætning hertil har Skibets Styrmand fremholdt som sin saavelsom Kapteinens og det øvrige Mandskabs Mening, at Fartøiet var en stærk Skude.

Dets Tømmer var af Greenhart og overalt, hvor Vidnet undersøgte samme (i August før Afreisen fra Hamburg til Pensacola) var Tømmeret haardt og friskt. Skibets Forbindinger var kolossale og solide at se til. Under Opholdet i Hamburg fra 16de August til 2den Septbr. 1895 var Fartøiet hele Tiden aldeles tæt; ligesaa efterat det var kommet tilsjøs indtil Seiladsen over Den franske Bugt, hvor det viste sig at være et lidet Spil Vand i Skibet. Paa Sydsiden af Kuba fik de en Storm, hvorunder Skibet blev lagt for Stormseil og arbeidede meget haardt. Vidnet var da blevet anmodet af Kapteinen om at forsøge Pumperne lidt oftere, hvilket blev gjort for at ikke noget Slagvand skulde komme til Ballasten. Efter Stormen trak Fartøiet ikke mere Vand end før Stormen. Under Opholdet i Pensacola trak Skibet ikke meget Vand. Kun en Pumpe blev benyttet, og der blev, saavidt erindres, pumpet 5 à 10 Minutter ad Gangen. Vidnet var i Rummet umiddelbart før Lastningen begyndte; og der var ikke Vand at se. Efter Vidnets bedste Overbevisning og Forstand var „Sofie Wilhelmine" i fuldt sjødygtig Stand ved Afreisen fra Pensacola. Lastningen var paa ingen Maade utilbørlig.

Sagens 1ste Hovedvidne forhenværende Skibsfører Sigurd Olsen har beediget en Erklæring (Dok. 9) gaaende ud paa bl. a., at han efter Chr. Møllers Anmodning besigtigede Skibet i Hamburg i August 1895 og fandt det stærkt bygget og sjødygtigt og saa intet Tegn til Begivelse.

Drivningen undersøgte Vidnet ikke, men var Naderne rene saavel i Baug som Agterende.

Endelig har der været afholdt en privat Besigtigelse af Skibet i Havanna den 30te December 1898, hvorunder Besigtelsesmændene, efter hvad de har forklaret for Notarius Publicus sammesteds har fundet Skibet at være i vel bevaret Stand. Intet raaddent oplyses at være fundet. Mændene konkluderer med den Udtalelse, at efter hvad de har seet, forekommer det dem,

at de udstaaede Havarier, som foranledigede Kondemneringen af Skibet, har været foraarsaget af det slette Veir, som Skibet siges at have lidt under paa Overreisen fra Pensacola Havn til Havanna.

Spørgsmaalet om hvorvidt Betingelserne for, at Kondemnationen efter Sjøforsikringsplanens § 73 skal være forbindende for Kaskoassurandøren, in casu kan siges at have foreligget, frembyder i Rettens Øine adskillig Tvil. Efter Litr. A, der forudsætter, at Skibet ved Ulykke har lidt saadan Skade, at det ikke ved Reparation lader sig bringe i sjødygtig Stand, kunde Kondemnation overfor Kaskoassurandøren ikke finde Sted. Heller ikke efter Litr. C, idet ingen af de deri nævnte Skader foreligger, og det kan ikke anses godtgjort, at „Erstatningen vilde blive større i Tilfælde af Reparation, end naar Skibet blev solgt". Tilbage staar da Litr. B, der forudsætter, at saadan Reparation, som under Litr. A omhandlet eller en Nødreparation som i § 73, 3 nævnt, ikke lader sig udføre paa det Sted, hvor Skibet henligger, og det heller ikke, være sig ved Udlosning eller ved Hjælp af Dampskib eller forstærket Mandskab kan bringes hen til noget Sted, hvor Reparation foreløbig eller endelig kan udføres. I saa Henseende foreligger Erklæring fra Havariinspektør og Kaptein i den spanske Handelsmarine Don Sabos Ancoatequi, der af Agenten for det engelske Lloyd var opfordret til at besigtige Skibet, gaaende ud paa, at „Sofie Wilhelmine" var uskikket til at forlade Havanna paa Grund af den betydelige Skade, det havde lidt. For at udføre de nødvendige Reparationer maatte Skibet i Dok, hvilket i Havanna var vanskeligt paa Grund af Mangel paa en saadan. Paa Foranledning af Generalkonsalatet sees der at være tilveiebragt Erklæring fra Generalkommandantskabet paa Marinens Station i Havanna om, at Skibe, der skulde optages i Arsenalets Tørdok, ikke maatte have større Dybgaaende forud, end tre Meter i det Høieste. „Sofie Wilhelmine" oplystes imidlertid at stikke $10^1/_2$ Fod eller 3 Meter 20 Cm.

Citantskabet benægter i Henhold til Foranstaaende, at der har været Adgang til Reparation i Havanna og kan i saa Henseende ogsaa paaberaabe sig Styrmandens Vidneprov, idet denne erklærer, at der ikke i Havanna fandtes Kjølhalingsplads og saaledes ikke var Adgang til Nødreparation. Ikke desmindre synes der med Føie at maatte kunne reises Tvil om, at man i Havanna skulde have været helt afskaaret fra Adgangen til at foretage i hvert Fald en midlertidig Udbedring af Skibet.

Retten finder det dog ikke fornødent at afgjøre Spørgsmaalet herom. Man finder nemlig, efter hvad der foreligger at maatte gaa ud fra, at Skibet allerede ved Afgangen fra Pensacola har været i usjødygtig Forfatning for den forestaaende Reise. Paa anden Maade lader det sig efter Rettens sjøkyndige Medlemmers Mening ikke forklare, at Skibet efter kun 4 Dages Seillads i for det meste Magsveir viser sig at trænge en saa gjennemgaaende Reparation, som Tilfældet var ved dets Ankomst til Havanna. Hvad de positive Bevisligheder angaaende Skibets Tilstand før Afgang angaar, vil Retten under den tilstedeværende Strid mellem Vidnernes Forklaringer paa de respektive Parters Sider ikke lægge nogen afgjørende Vægt paa disse. Derimod formenes et Bevis for, at Skibet allerede ved Afgangen fra Pensacola har havt en ikke ubetydelig Læk, at kunne uddrages af den Omstændighed, at Skibet allerede den første Dag under løi til frisk Bris viser sig at trække meget Vand, se bl. a. Dok. 8, Kapteinens Erklæring in fine. „Den samme Dag, Fartøiet kom tilsjøs ud fra Pensacola, mærkedes, at den begyndte at

trække mere Vand, hvilken Lækage tiltog mere for hver Vagt" Naar nævnte Omstændighed sees i Forbindelse med Pensacolavidnernes Forklaring om den stedfundne Pumpning under Skibets Henliggen i Pensacola, maa Retten anse det efter Omstændighederne tilstrækkelig bevist, at Lækagen har været tilstede før Skibets Afgang. I saa Henseende bemærkes ogsaa, at der under Opholdet i Pensacola den $^{18}/_{11}$ er anført i Skibets Journal, at Tømmermanden var i Arbeide med at rive Spigerhuden fra forud for at søge Lækagen." Hvorvidt han han har fundet den, anføres ikke.

Da Skibet efter det anførte ikke kan siges at have været i sjødygtig Stand for en Tur fra Pensacola til Havanna, vil Indstævnte blive at frifinde. Dog antages efter Omstændighederne Processens Omkostninger at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Sveriges allmänna Sjöförsäkrings Aktiebolag bør for Bark „Sofie Wilhelmine"s ved dens korresponderende Reders Chr. Møllers Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

$^{28}/_{10}$ 99. *Ludvig Dahl.*

Se vedlagte Votum. *H. F. Schetelig.*

Enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Schetelig.

$^{1}/_{11}$ 99. *C. Zernichow.*

Votum:

Jeg tror ikke man bør bygge saa stærkt paa Lækagen i Pensacola og drage Usjødygtighedskonsekvensen saa at sige direkte af denne.

Ogsaa et Skib i forsvarlig sjødygtig Stand kan have et betydelig Lækage paa Grund af et aabent Spigerhul, et aabent Nagelhul, en aaben Lask eller lignende.

Lækagen vil isaafald imidlertid være nogenlunde konstant (ialfald med samme Dybgaaende), naar Fartøiet ikke begiver sig, enten Fartøiet er ude i Uveir eller det ligger stille i Havn. Undertiden hænder det vistnok, at en Lækage under Henliggen i Havn kan blive tilstoppet ved Ansamling af Mudder eller anden Materie.

Naar Skibet er i forsvarlig sjødygtig Forfatning, vil nogen Lækage ikke give Anledning til større Betænkelighed, saalænge den ikke overstiger, hvad man uden paa nogensomhelst Maade overanstrænge Mandskabet kan magte i Sjøen.

„Sofie Wilhelmine"s Lækage i Pensacola var utvivlsomt ganske betragtelig; men kan dog ikke ansees at have været i og for sig saa betydelig, at det vilde volde Vanskelighed at holde Skibet læns i Sjøen.

Ganske anderledes maa Betragtningen stille sig ligeoverfor Lækagen under Lastningen i Pensacola med et Fartøi i saa daarlig usjødygtig Forfatning, og Kapteinen skulde med dette for Øie forstaa, at denne Lækage sandsynligvis vilde (øges) tiltage ganske betydelig, saasnart Fartøiet kom til at arbeide i Sjøen i Stormveir.

Med Kjendskab til Skibets Forfatning saaledes som Kapteinen ifølge sin Stilling pligtede at have, skulde han have indseet, at „Sofie Wilhelmine" ikke kunde ansees at være forsvarlig sjødygtig til at føre en Pitchpine Tømmerlast over Atlanterhavet.

Forøvrigt finder jeg Motiveringen i det Væsentlige vel begrundet og er enig i Konklusionen.

Christiania $^{26}/_{10}$—99. *H. F. Schetelig.*

Indhold: Norges Høiesteret: 40. Bark „Sofie Wilhelmine" ved dens korresponderende Reder Chr. Møller mod Sveriges almänna Sjöförsäkrings Aktiebolag.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 12	Aargang III	1902

41.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 7de Mai 1902.

Kjøbmand Christen H. Rasmussen i Marstal
(Overretssagf. Chr. Holm)

mod

Skibshandler Charles Hvilsom i Kjøbenhavn.
(Højesteretssagfører Carl Winther).

Om end Betingelsen „mod (fri) Bundbesigtelse" er meget almindelig ved Skibssalg, kan dog en Kjøbers Akcept ikke siges at være fast og endelig, naar nævnte Forbehold knyttes som en ny Betingelse til Akcepten.

Under nærværende Sag er det oplyst, at Kaptajnen paa en 3-mastet Skonnert „Marie", hvis Rhederi var hjemmehørende i Hjørring, i en Skrivelse af August Maaned 1900 fra England, hvor Skibet da var, meddelte Indstævnte: Skibshandler Charles Hvilsom hersteds, at han, naar Skibet kom til Marstal, hvorhen det da var bestemt, antagelig skulde se at sælge det, hvis der kunde faas 22 000 Kr. for det, og at han efter Ankomsten til Marstal ønskede at høre fra Indstævnte, hvis denne havde en Køber til Skibet, og er det givet, at Indstævnte senere fik Fuldmagt til at sælge Skibet for 22 000 Kr., dog at det skulde ske

inden en vis Tid (— Torsdag Morgen eller Formiddag den 27de September 1900 —). Det er derhos oplyst, at Indstævnte den 24de September 1900 telegraferede til et Firma i Marstal, i hvilket Sagsøgeren: Kjøbmand Christen H. Rasmussen dersteds var Parthaver i alt Fald for en mindre Del, at Indstævnte havde „Marie" haandfast til 22 000 Kr., og *at* Indstævnte i Brev til Sagsøgeren selv af 25de s. M. under Henvisning til nævnte Udtalelse meddelte, at Skibet fremdeles var i hans Hænder til 22 000 Kr., idet han tilføiede, at, hvis Sagsøgeren inden de nærmeste Dage bestemte sig til at reflektere paa Skibet, bades han at telegrafere derom. Den 26de September telegraferede Sagsøgeren til Indstævnte: „Hvor længe maa herliggende „Marie" faas haandfast til 22 000 Kr.?", hvad Indstævnte Klokken lidt efter 4 samme Dag besvarede saaledes: „Marie" maa akcepteres fast iltelegrafisk. Herværende svensk Køber venter Ordre — — til at akceptere fast." Lidt efter Kl. 7 samme Dag telegraferede Indstævnte dernæst yderligere til Sagsøgeren; „Ingen Forretning svensk Køber. Akcepterer De?" Kl. 8.46 samme Dags Aften telegraferede Sagsøgeren til Indstævnte: „Marie" akcepteret 22 000 Kr. mod fri Bundbesigtigelse." Kl. 9.43 om Aftenen telegraferede Indstævnte til en Hr. Sejer i Marstal, som han ellers benyttede som Agent, som følger: „Henholdende Kaptajn Tofts" — o: „Marie"s Kaptajns — „Haandgivende Dem akcepteres „Marie" fast 22 000 mod Bundbesigtigelse. Købesummen kan deponeres."

Det er givet, at den ommeldte Hr. Sejer den næste Morgen Kl. ca. 8 med to Mænd som Vidner i Følge henvendte sig ombord i Skibet „Marie" til Kaptajnen for at meddele ham det nys nævnte Telegram, men at Kaptajnen da aldeles ikke vilde indlade sig med Hr. Sejer. Samme Morgen Kl. 9.40 telegraferede Indstævnte til Sagsøgeren: „Afvent nærmere „Marie". Denne erfarede imidlertid, at Kaptajnen paa „Marie" samme Dags Morgen efter forudgaaende direkte Forhandling med en anden Rheder i Marstal havde solgt Skibet til denne (— som det maa antages: ogsaa for 22 000 Kr. og mod fri Bundbesigtigelse —), og telegraferede Sagsøgeren saa Kl. 3.37 Eftermiddag til Indstævnte: „Jeg fastholder „Marie" ifølge vexlede Gaarstelegrammer." Kl. 5.57 den 27de afsendte Indstævnte derpaa et Telegram til Sagsøgeren, saalydende: „Begrundet Bundbesigtigelsesforbeholdet Deres Akcept ikke definitiv. Brev", hvorpaa Sagsøgeren Kl. 8.23 samme Aften telegraferede tilbage til Ind-

stævnte: „Jeg og Medrhedere nødsages under Forholdene fastholde „Marie". Har erkyndt (?) Deres Sejers Telegramvexlen indbefattede Bundbesigtigelsen samt De akcepterede vort Akcepttelegram gjennem Sejer."

I det af Indstævnte lovede, endnu samme Aften (den 27de September) afsendte Brev skrev Indstævnte „næst at bekræfte de vexlede Telegrammer, *at* Skibet var haandgivet ham eller Hr. Sejer til den Dag for 22 000 Kr., hvad han havde meddelt, men at han, da Sagsøgerens Akcept ikke havde været aldeles definitiv, idet denne havde betinget fri Bundbesigtigelse, endnu ikke vidste, om den kunde føre til Forretning, *samt at* „Marie"s Kaptajn, hvad Sagsøgeren vel havde hørt, havde solgt Skibet inden Indstævntes Haandgivnings Udløb til en anden Køber i Marstal, men at Indstævnte, hvis det var sket definitivt, selvfølgelig ikke vilde finde sig deri, men strax foretage retslige Skridt.

De følgende Meningsudvexlinger maa antages ikke at have haft nogen Interesse, naar undtages, at Indstævnte i et Brev af November 1900 udtalte, at han efter en Udtalelse af sin Sagfører højst kunde søge Kaptajnen eller dennes Rhederi for Kommission med mindre han under en af Sagsøgeren anlagt Sag blev dømt til at betale denne Erstatning, og ses Indstævnte heller ikke hidtil at have anlagt nogen Sag mod nogen af dem, medens han vel har „denuncieret lis"[1]) for den tidligere Rheder.

Den 28de Maj 1901 paastævnede Sagsøgeren nærværende Sag, hvorunder han har gjort gældende, *at* han den 26de September 1900 havde akcepteret Indstævntes Tilbud om Køb af Skibet fast, *at* Indstævnte følgelig havde været pligtig at skaffe ham Skøde paa Skibet og det omgaaende, *og at* Indstævnte følgelig maatte erstatte ham det Tab, som han havde lidt ved ikke at blive Ejer af Skibet, hvilket Tab han ansatte til 2000 Kr., og han paastod sig derfor tilkendt disse 2000 Kr. med Renter foruden Sagsomkostninger. Indstævnte har fordret sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han subsidiært har krævet, at Erstatningen i alt Fald maatte blive at fastsætte ved Skjøn, dog ikke udover 2000 Kr., hvad Sagsøgeren ligeledes subsidiært har sluttet sig til.

Under Sagen er Parterne efter nogen Tvist i saa Henseende blevne enige om, at Udtrykket „fri Bundbesigtigelse" vilde være at forstaa som enstydigt med: „uhindret Bundbesigtigelse". Deri-

[1]) d. v. s. givet Underretning om den verserende Proces.

mod har der der været en ret omfattende Uenighed om forskjellige andre i Sagen inddragne Punkter, som Retten dog ikke finder, at der er nogen Anledning til at komme ind paa, da de formentlig er uden Betydning for dens Afgørelse.

Hvad denne angaar, da finder Retten, at Indstævnte maa blive at frifinde, dog saaledes, at Sagens Omkostninger hæves.

Det skal i saa Henseende fremhæves, at, ligesom Indstævnte maa antages at have været uden al Skyld i, at Skibet blev solgt til en anden — han har anbragt, at Grunden dertil vistnok var, at Kaptajnen ved at sælge det direkte til en anden paa samme Vilkaar vilde frigøre sig for at betale Provision til ham —, saaledes kan Indstævnte ikke efter det foreliggende siges — uanset Udtrykket: „Haandgivningen" — at have bibragt Sagsøgeren en urigtig Forestilling om, at Kaptajnen (Rhederiet), medens Forhandlingen med Indstævnte stod paa, var afskaaren fra selv at sælge Skibet til nogen anden paa samme eller andre Vilkaar, og at Indstævnte i alt Fald garanterede for, at det ikke skete. Men dertil kommer, at Sagsøgerens Akcept af 26de September ikke kunde siges at være fast og endelig under Hensyn til Tilføjelsen: „mod (fri) Bundbesigtigelse", idet der, om denne Betingelse end er meget almindelig ved Skibssalg, ikke kan gives Sagsøgeren Medhold i, at den maa siges at være selvfølgelig og grundet i fast Kutume, eller i at Indstævnte selv ved sin paafølgende Optræden den 27de September havde vist, at han var enig deri.

Der vil være at tage Forbehold med Hensyn til eventuel Stempling af 62 af Indstævnte under Sagen fremlagte Slutsedler. Iøvrigt foreligger der ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Skibshandler Charles Hvilsom bersteds bør for Tiltale af Sagsøgeren: Købmand Christen R. Rasmussen i Marstal i denne Sag fri at være. Dens Omkostninger hæves.

Der tages Forbehold med Hensyn til eventuel Stempling af 62 af Indstævnte under Sagen fremlagte Slutsedler.

42.

Kongl. Majt.s Dom den 16 Maj 1902.

Korsviks sågverksaktiebolag

emot

Befälhafvaren å segelfartyget „Clara", Sjökaptenen H. J. Nielsen.

Ett segelfartyg, befraktadt för full last af plankor, battens och hyflade bräder att föras från Geffe till ort i sydöstra Afrika, uppehölls för lastningen från och med den 28 Juni 1898 till aftonen den 11 påföljde Augusti hufvudsakligen till följd deraf att aflastaren icke oafbrutet tillhandahållit last.

Då det på engelska språket affattade certepartiet bestämde fartygets liggetid till 25 „weather working days", hvarmed fartygets befälhafvare ansåg böra förstås dagar då vädret medgaf lastens *intagande i fartyget*, men fartyget nödgats qvarligga, söndagar oräknade, 39 dagar, af hvilka högst en varit sådan att lastning icke kunnat ega rum, fordrade fartygsbefälhafvaren efter stämning till Rådstufvurätten i Gefle ersättning för 13 öfverliggedagar.

Sedan å båda sidor företetts anteckningar om väderleken under ifrågavarande tid, samt aflastaren med intyg af flere framstående trävaruexportörer visat att med „weather working days" och dermed liktydiga „weather permitting days" afsåges ej blott lastens intagande i fartyg utan äfven arbetet i land, dömde Rådstufvurätten med ledning af ofvannämnde väderleksanteckningar, aflastaren att betala ersättning för $1^1/_2$ öfverliggedag.

Fartygsbefälhafvaren fullföljde talan i Svea Hofrätt, som vid det förhållande att aflasteren under 3 regniga dagar fört prämlaster till fartyget, och liggedagarna i följd häraf gått till ända den 3 Augusti vid middagstiden, ålades aflastaren utgifva ersättning för $8^1/_2$ öfverliggedagar.

Kongl. Maj.t i Högsta Domstolen, der aflastaren sökte ändring, upphäfde Hofrättens dom och fastställde Rådstufvurättens utslag.

Enligt ett på engelska språket affattadt certeparti af den 19 Maj 1898 hade danska segelfartyget „Clara", mätande omkring 1047 tons, blifvit i London befraktadt för full last af plankor, battens och hyflade bräder att föras från Gefle till East London i Sydöstra Afrika. Efter hos aflastaren, Korsnäs sågverksaktiebolag, gjord anmälan var fartyget lastningsfärdigt den 28 Juni nämnda år. Lastningen började den 29 i samma månad men fullbordades först på aftonen den 11 Augusti hufvudsakligen till följd deraf att aflastaren icke oafbrutet tillhandahållit last. I certepartiet var fartygets liggetid bestämd till 25 „weather working days", med hvilket uttryck, af brittiske vice konsuln i Gefle öfversatt med „väder arbetsdagar", fartygets befälhafvare Sjökaptenen H. J. Nielsen ansåg böra förstås dagar då vädret medgaf lastens intagande i fartyget.

Då fartyget nödgats för lastens intagande qvarligga, söndagar oräknade, 39 dagar, men af dessa, enligt Nielsens uppgift, högst en varit sådan att lastning på grund af regnig väderlek icke kunnat ega rum, yrkade Nielsen att af bolaget utbekomma ersättning för 13 öfverliggedagar. Bolaget vägrade utbetala fordrade ersättningen, hvarföre Nilsson genom Notarius Publicus protesterade mot bolagets vägran.

I afgifven motprotest förklarade bolaget att lastningen pågått med så stor skyndsamhet som den rådande regniga och otjenliga väderleken medgifvit. Då certepartiet, såsom nämnts, bestämde att 25 lastningsdagar med tjenligt väder (weather working days) vore medgifven köparen eller aflastaren, afsåges dermed gifvetvis icke blott lastningen från pråm till fartyget utan äfven lastningen från land till pråm eller öfriga med lastningen nödiga arbeten. Bestämmelsen vore tillkommen för att skydda virket från att taga skada. Den innebure förbud för lastning under regnväder, särskildt då, såsom i förevarande fall, det vore fråga om finare hyfladt och dermed ömtåligare virke, som fördes till de aflägsna engelska kolonierna. Under lastetiden hade under 13 dagar fallit regn i sådan myckenhet, att lastningen i land under dessa dagar helt och hållet hindrats, hvarjemte det under 5 dagar regnat under vissa delar af dagen.

Kaptenen Nielsen, som icke emottog honom af bolaget förlikningsvis gjordt erbjudande om ersättning för 2 öfverliggedagar, uttog stämning å bolaget till Rådstufvurätten i Gefle med ofvannämnda yrkande om ersättning för 13 öfverliggedagar med 4 pence pr netto registerton per dag jemte ersättning för skada och uppehåll, som vållats af bolagets tredska, tillika med ränta och godtgörelse för rättegångskostnaderna.

Å båda sidor företeddes anteckningar om väderleksförhållandena under hela lastningstiden dels å fartyget och dels i bolagets vid hamnen belägna brädgårdar å Bomhus.

Enligt den å fartyget förda skeppsdagboken, som bestyrkts af 1:a och 2:dra styrmannen, hade på förmiddagarne den 16, 20 och 25 Juli, som varit regniga, till fartyget ankommit och deri intagits en prålast hyflade bräder, hvarjemte anmärkts, att under en hvar af de efter nämnda dagar närmast följande söcknedagar till fartyget icke ankommit någon pråm ehuru det sistsagda dagar varit vackert väder.

Häremot intygade två bolagets, på ed hörda, bokhållare vid kontoret i Bomhus Henrik Douhan och Axel Lindeberg att alla

nyss angifna dagar icke rådt tjenligt väder för lastens „pråmslagning". Det vore nemligen icke allenast vid lastens intagande i fartyget som skada uppkomme å virket, om regnig och fugtig väderlek rådde, utan fullt lika vigtigt och kanske vigtigare vore att vackert väder rådde vid lastens utförande ur brädgårdarne och pråmslagning.

Bolaget åberopade derjemte ett af Grefve W. von Hallwyl, P. M. Wickström, Frans Kempe m. fl. trävaruexportörer afgifvet intyg, att sågadt virke, särskildt af finare qvaliteter och hyflad vara, vore, om det under regnig eller fuktig väderlek inlastades i fartyg, under en längre sjöfärd lätt utsatt för att blåna eller eller mögla och således underginge värdeförminskning; att derföre köpare och säljare af dylik vara alltid vore angelägna att certepartierna om bortfraktning af sådan last innehöllo bestämmelser, som medförde trygghet för att inlastning ej skedde vid otjenlig väderlek. I certepartier för resor till Cap, Australien med flere aflägsna trakter fogades också allmänt, till angifvande af fartygets liggedagar, ett uttryck, innebärande att under liggedagarne ej finge medräknas sådana dagar då väderleken vore hinderlig eller otjenlig för lastningen. Nämnde uttryck formulerades i olika certepartier något olika, så att till lastning antingen beviljades visst antal „Weather working days", „weather permitting days" eller ock undantogos så och så många dagar „rainy days". Alla dessa klausuler räknades innebära detsamma och hvar och en ansåges fullt betryggande för att icke behöfva utlemna och utföra last under regnig och otjenlig väderlek. Dervid måste fullt lika stort afseende fästas vid att tjenlig väderlek rådde jemväl i brädgårdarne, för lastens utförande derur och för pråmlastning, som för sjelfva lastens intagande i fartyg, såsom hittills varit kutym.

Nielsen medgaf samma vitsord åt detta intyg som om det blifvit af intygsgifvarne med ed inför domstol fästadt, men förmenade att desamme, hvilka samtliga i likhet med trävaruexportörer, sågo förhållandena från synpunkten af sina egna intressen; Nielsen ville derföre icke medgifva riktigheten af den i intyget uttalade uppfattningen.

Rådstufvurätten yttrade i Dom den 5 Juni 1899.

Enär det till grund för krafvet åberopade certepartiet innehölle den bestämmelse att lastningen af fartyget „Clara" skulle fullbordas inom 25 „weather working days" samt dessa tre ord enligt det af Grefve W. von Hallwyl med flera utfärdade intyg

borde så förstås, att detsamma innefattade förbehåll om regnig och otjenlig väderlek såsom hinder för inlastning och att uti fartygs liggedagar ej inberäknades sådana dagar, då väderleken vore hinderlig eller otjenlig för lastning, äfvensom att väderleken skulle vara lämplig icke blott för lastens intagande i fartyget utan äfven för arbetet i land med lasten, dess utförande ur brädgården och lastande å prämar;

ty och som ostridigt vore att regn fallit så väl vid fartyget „Clara"s lastningsplats i Gefle hamn som i bolagets vid hamnen belägna brädgårdar å Bomhus den 28 Juni, den 1, 4, 14, 15, 16, 19, 20 och 25 Juli samt den 2, 5, 6, 8 och 9 Augusti, och den i saken vunna utredningen utvisade, att under den 28 Juni, den 1, 4, 15, 16, 20 och 25de Juli samt den 9 Augusti regnet varat längre än halfva arbetsdagarne och öfriga angifna dagar kortare än nämnde tid;

samt genom Bokhållarne Douhans och Lindebergs berättelser måste anses styrkt, att regn fallit åtminstone i brädgårdarne den 7 och 13de Juli samt den 4 Augusti, dock hvarje af dessa dagar kortare än en half arbetsdag;

fördenskull och emedan i följd häraf och vid det förhållande att regnväder uppenbarligen vore för lastningsarbetet otjenligt och hinderligt, bolaget måste anses på grund af certepartiets åberopade bestämmelse, sådan den af med bruket vid lastning af trävaror förtrogne män tolkats, berättigadt att, på sätt yrkadt blifvit, från liggedagsberäkningen frånräkna en half dag, då regnet icke varit längre än en half arbetsdag, och hel dag då dylikt hinder förefunnits öfver nämnda tid, eller således tillhopa $12^1/_2$ dagar;

alltså och då liggedagarne skulle, med afseende derå att Nielsen anmält att fartyget den 28 Juni 1898 vore färdigt att intaga lasten, räknas från och med sistnämnde dag samt följaktligen, enär lastningen slutat först den 11 påföljande Augusti — sedan afdrag skett för ofvannämnde $12^1/_2$ dagar samt sex söndagar — en och en half öfverliggedag uppstått;

pröfvade Rådstufvurätten, som icke funne styrkt, att bolaget vållat, att fartyget efter den 11 Augusti uppehållits, rättvist i så måtto bifalla Nielsens talan, att bolaget förpligtades mot qvitto till Nielsen för $1^1/_2$ öfverliggedag utgifva ersättning jemlikt certepartiet, beräknad efter 4 pence om dagen för hvarje af fartygets till 1047 tons uppgående drägtighet med tillsammans 26 pounds 3 shillings 6 pence engelsk sterling eller motsvarande belopp i svenskt

mynt efter den vid betalningstiden högst gällande kurs jemte 6 procent ränta som, då ersättning för öfverliggedagar vore för hvarje dag förfallen, skulle beräknas å 8 pounds 14 shillings 6 pence från den 11 Augusti 1898 och å 17 pounds 9 shillings från den 12 i samma månad, allt till dess betalning skedde; och skulle bolaget godtgöra Nielsen hans kostnader å rättegången med 150 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Rådstufvurättens protokoll.

Sjökaptenen Nielsen sökte ändring i Svea Hofrätt i hvad honom emot gått och bestred Rådstufvurättens beräkning af de för lastning otjenliga dagarne.

Bolaget bemötte ändringssökandet samt anförde att å seglare instuckos plankorna genom en lucka i fartygets stäf, dervid man genom ett utspändt segel kunde göra sig oberoende af väderleken. Vore det allenast för virkets förande från prämen vid fartygets sida in genom luckan til fartygets lastning som klausuler, sådane som „weather working days“ och andra liknande tillkommit, vore dylika bestämmelser utan betydelse.

Hofrätten fann i Dom den 2 Mars 1900 ej skäl att göra annan ändring i Rådstufvurättens utslag än att, enär upplyst vore att — oaktadt under den 16, 20 och 25 Juli regn å lastningsorten fallit hela eller större delen af dagen — bolaget nämnda dagar låtit till fartyget framföra last samt med afseende härå bolaget icke kunde anses berättigadt att, på sätt detsamma i saken påstått, afdraga berörda dagar från de för fartygets lastning i certepartiet betingade liggedagar, och dessa i följd häraf gått till ända den 3 Augusti vid middagstiden, men lastningen ostridigt afslutats först den 11 Augusti på aftonen,

bolaget förpligtades att utöfver den till utgifvande ådömda ersättning för $1^1/_2$ öfverliggedag till Nielsen utgifva ersättning för ytterligare 7 öfverliggedagar med 4 pence om dagen för hvarje ton af fartygets drägtighet jemte 6 % ränta derå från hvarje dag till dess betalning komme att ske, allt i engelskt mynt eller motsvarande belopp i svenskt mynt efter den vid betalningstiden högst gällande kurs; och blefve Rådstufvurättens utslag jemväl i fråga om rättegångskostnaden sålunda ändradt att bolaget ålades att i nämnda afseende till Nielsen utbetala 250 kronor.

Bolaget sökte ändring hos Kongl. Majt. och yrkade fast-

ställelse af Rådstufvurättens utslag, i fråga om beräkning af öfverliggedagar, hvilket Nielsen bestred.

Med bifall till Nedre Revisionens hemställan pröfvade Högsta Domstolen rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom i hufvudsaken, fastställa Rådstufvurättens derutinnan meddelade utslag.

43.

Kongl. Maj.ts Dom den 5 Juni 1902.

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir"

emot

Sjökaptenen A. Frentz, såsom befälhafvare å tyska ångfartyget „Schweden".

Under resa från Stettin till Stockholm grundstötte tyska ångfartyget „Schweden" utanför Sandhamn. Då derigenom en del af fartygets last af styckegods skadades och Sjöförsäkrings-bolaget „Ägir" måste såsom försäkringgifvare utbetala 2259 kr. 71 öre yrkade bolaget efter stämning vid Stockholms Rådstufvurätt att som fartygets grundstötning inträffat genom befälhafvarens försumlighet, rederiet måtte förpligtas att till bolaget med fartyg och frakt utgifva nämnda belopp.

Rådstufvurätten yttrade att konnossementen å det skedda godset blifvit före deras aflemnade till aflastare försedda med stämpelaftryck, som innehöll bestämmelser, utvisande att godset emottagits enligt de vilkor, som funnos intagna i den för ångbåtslinien Stettin—Stockholm gällande tariff och bland dessa vilkor förekomme att rederiet icke öfvertoge ansvaret för strandning eller andra olyckshändelser vid sjöfart äfven om dessa skulle hafva uppstått genom förseelse af befälhafvaren, hvarföre käromålet ogillades.

Svea Hofrätt och Kongl Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.

Under en af sina resor från Stettin via Norrköping till Stockholm hade det af Sjökaptenen Wilh. Ferdinand Frentz förda ångfartyget „Schweden" med last af styckegods den 8 November 1898 stött på grund i skärgården utanför Sandhamn. Då derigenom vållats att en del af fartygets last blifvit skadad och Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ägir", såsom försäkringsgifvare för en del af lasten, nödgats utbetala ett sammanlagdt belopp af 2259 kronor 71 öre, uttog bolaget stämning till Stockholms Rådstufvurätt och yrkade att, enär fartygets grundstötning inträffat i följd af befälhafvarens försumlighet vid utöfning af det honom anför-

trodda befäl öfver fartyget, rederiet för detsamma måtte förpligtas att till bolaget med fartyg och frakt utgifva berörda belopp.

Rådstufvurätten yttrade i Dom den 6 December 1900, att som konnossementen å det vid omförmälda grundstötning skadade gods, för hvilket bolaget till olika lastemottagare utbetalt uppgifna beloppet 2259 kr. 71 öre, samtliga blifvit före deras aflemnande till vederbörande aflastare å befälhafvarens vägnar försedda med stämpelaftryck, innehållande bland annat bestämmelser som utvisade att godset emottagits enligt de vilkor, som funnes intagna i den för ångbåtslinien Stettin—Stockholm gällande tariff; samt bland dessa vilkor förekomme, att rederiet icke öfvertoge ansvaret för strandning eller andra olyckshändelser vid sjöfart, äfven om dessa skulle hafva uppstått genom förseelse af befälhafvaren;

alltså och då laga hinder icke förefunnits för fartygets befälhafvare att, på sätt som skett, göra et dylikt förbehåll samt konnossementen af aflastarne mottagits utan att de derå tecknat protest, och rederiet således måste anses lagligen berättigadt att emot lastemottagarne och deras rättsinnehafvare göra samma förbehåll,

funne Rådstufvurätten bolagets yrkanden icke kunna bifallas, men skulle med afseende å sakens beskaffenhet parterne vidkännas hvar sina derå hafda kostnader.

Bolaget sökte ändring i Svea Hofrätt och anförde att underskriften å ett konnossement kunde endast hafva afseende å det, som innehölles i sjelfva texten, hvarföre, om särskilda kontraktsvilkor skulle gälla, dessa borde införas i texten och icke upptagas allenast såsom marginalklausuler. Icke ens i ett konnossement gjord allmän hänvisning til *certepartiets* vilkor medförde att samtliga dessa utan undantag finge anses upptagna i konnossementet, således ännu mycket mindre hänvisningen till bestämmelserna i en frakttariff, som omöjligen kunde betraktas såsom något slags fraktaftal.

Motparten ansåg, å sin sida, att hufvudvigten låge derpå, huruvida ett så beskaffadt aftal, som i förevarande fall, måste anses ingånget emellan aflastarne och rederiet genom fartygets befälhafvare, egde laglig giltighet. Kunde bolaget icke bevisa att ett dylikt aftal ej egde giltighet, borde bolagets talan ogillas. Att ett sådant aftal kommit till stånd kunde svårligen bestridas då det vore upplyst att aflastarne mottagit konnossementen med den hänvisning, som bunde aflastarne vid bestämmelserna i frakttariffen och dessa bestämmelser, enligt hvad aflastarne intygat, varit af dem kända.

Hofrätten fann i Dom den 7 Juni 1901 ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpligtade bolaget att ersätta motparten hans kostnader å saken i Hofrätten med 50 kronor jemte hvad han visade sig hafva utgifvit till stämpel å Hofrättens Dom.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kongl. Maj.t.

Sedan Nedre Revisionen afgifvit underdånigt betänkande pröfvade Högsta Domstolen, med bifall till detsamma, rättvist fastställa Hofrättens dom: och skulle bolaget ersätta sin motpart hans kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

44.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 29de Mai 1902.

Galeas „Maria"s Rederi
(Adv. Bredal)
mod
Dampskibet „Selbak"s Rederi
(Adv. F. M. Bugge).

Den i nærværende Samlings indeværende Aargang som No. 11 (S. 34) optagne Sjøretsdom omstødes af Høiesteret, som lægger hele Skylden paa Dampskibet, fordi dette ikke kunde ansees at have fyldestgjort den Bevisbyrde, der paahvilede det i Medfør af *Sjøfartslovens § 223*.

Extraordn. Assessor Sorenskriver *Blom:* Hvad der er nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder, fremgaar af Præmisserne til den af Fredriksstads Sjøret under 14de Februar 1902 i Sagen afsagte Dom. Jeg vil ved den der givne Fremstilling blot bemærke, at det efter min Mening neppe kan siges med saadan Bestemthed, som i Sjøretsdommen anført, at de paagjældende Fartøier ved Anledningen styrede de i Dommen angivne Kurser, nemlig „Maria" S. O. til S. og „Selbak" N. til V. Jeg kan ikke finde, at der fra den for „Maria" ved Sjøretten mødende Sagførers Side er afgivet nogen bindende Erkjendelse i denne Retning, og Oplysningerne forøvrigt gjør det for mig nok saa sandsynligt, at „Maria"s Kurs kan tænkes paa Kollisionstiden at have været noget anderledes, nemlig noget sydligere end i Sjøretsdommen anført. Jeg finder det imidlertid ikke nødvendigt nærmere at opholde mig derved.

Ved Sjøretsdommen blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte, Dampskibet „Selbak"s Rederi, bør til Citantskabet, Galeas „Maria"s Rederi, betale Kr. 3000 — tre Tusinde Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 12te December 1900 til Betaling sker, til Fyldestgjørelse hvoraf Citantskabet kjendes berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak" til Auktion.

Processens Omkostninger ophæves."

Dommen er afsagt under Dissents, idet Sjørettens Formand voterede for, at „Maria"s Paastand i Sagen for Sjøretten i det hele skulde tages tilfølge.

Sjørettens Dom er af „Maria"s Rederi ved Stevning af 20de Februar 1902 indbragt til Høiesteret, hvor Rederiet har nedlagt saadan Paastand:

At Dampskibet „Selbak"s Rederi tilpligtes at betale Galeas „Maria"s Rederi Kr. 1,647.75 samt Erstatning for Tabet af Galeasen „Maria" efter Skjøn af Fredriksstad Sjøret paa Indstevntes Bekostning, dog ikke med mere end 8000 Kr. med 4 % aarlig Rente af begge Beløb fra 12te December 1900 til Betaling sker samt Sagens Omkostninger for begge Retter

— og at „Maria"s Rederi kjendes berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak" til Auktion til sin Fyldestgjørelse.

Dampskibet „Selbak"s Rederi har efter iretteført Kontrastevning nedlagt saadan Paastand:

At Kontraappellantskabet frifindes for Hovedappellantskabets Tiltale i denne Sag og hos dette tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Jeg er enig med Sjørettens Formand i, at „Selbak"s Rederi i Henhold til Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 223 sidste Punktum maa have Bevisbyrden i nærværende Sag, saaledes at det maa føre Bevis for, at Dampskibet ikke er Skyld i Sammenstødet, hvis det vil undgaa Ansvar for den derved forvoldte Skade. Jeg henholder mig isaahenseende til, hvad Sjørettens Formand har anført derom. Jeg skal tilføie, at jeg forstaar Sjørettsdommen saaledes, at ogsaa Rettens sjøkyndige Medlemmer er enige i, at Sjøfartslovens § 223 første Led er anvendelig paa Tilfældet. For Høiesteret er det af „Selbak"s Rederi gjort gjældende, at nærværende Sag ikke rettelig bør bedømmes efter den norske Sjøfartslov, og at den svenske Sjølov ikke indeholder nogen saadan Bestemmelse som den norske Sjøfartslovs § 223 sidste Punktum. Dette er imidlertid ikke gjort gjældende for Sjøretten, og efter min Mening kan der da mod Appellantens Protest ikke tages Hensyn dertil i denne Sag.

Med Hensyn til det Spørgsmaal, om „Selbak" har tilveiebragt det Bevis, som det, efter hvad jeg saaledes har anført, pligter at skaffe, har jeg den samme Opfatning af Forholdet som Sjørettens Formand, og jeg slutter mig i alt væsentligt til, hvad han har anført derom.

Hvad der for mig har stillet sig tvivlsomt, er, om man kan, som Sjørettens Majoritet har gjort, sætte ganske ud af Betragtning den af „Maria"s Rorgjænger Svensson i Sagen afgivne Forklaring paa Grund af, at han under Sjøforklaringen i Volgast har forklaret sig paa en anden Maade end senere under den mod „Selbak"s Kaptein Berg anlagte Straffesag.

Jeg finder dog ikke Føie til at sætte Svenssons Forklaring ud af Betragtning. Hans Forklaring i Volgast er nemlig afgiven under saa uheldige Omstændigheder, at det under denne Sjøfør-

klaring anførte har været Gjenstand for saa mange „Omsætninger", om jeg saa maa sige, at jeg ikke tør lægge Vægt paa, at den ikke stemmer med Svenssons Prov i Meddomsretten. Det er under de Omstændigheder, hvorunder hans Sjøforklaring i Volgast blev afgivet, let forklarligt, at Misforstaaelser kan have indsneget sig. Og navnlig synes jeg, at dette *maa* have været Tilfældet, naar det i denne Forklaring siges, at Dampskibet løb paa „Maria" paa Bagbords Side. Det er, mener jeg, ikke rimeligt, at Svensson har kunnet ville forklare noget saadant, hvis ligefremme Urigtighed det jo maatte være let at faa konstateret, og det staar for mig som utænkeligt, at han skulde have været uopmærksom paa denne Mulighed. Heller ikke finder jeg, at Svenssons Forklaring for Meddomsretten efter sit Indhold er urimelig eller usandsynlig. Tværtimod mener jeg, at det vilde være ufatteligt og urimeligt at antage, at Svensson, hvis Forholdene havde været saaledes, som „Selbak"s Rorgjænger fremstiller dem under Sjøforklaringen den 13de November 1900, da skulde have forandret „Maria"s Kurs og styret lige ned paa „Selbak". Hertil vilde han jo ingensomhelst Grund have havt: han vilde derved blot være sat ud af sin egen Kurs, og han maatte jo ogsaa vide, at naar et Seilskib møder et Dampskib, skal Seilskibet holde sin Kurs og Dampskibet styre afveien. Dette er en saa elementær Sætning i al Seillads, at jeg synes, det er ganske utænkeligt, at Svensson skulde have været ubekjendt dermed eller uopmærksom derpaa. Det er derhos efter min Opfatning i Sagen intet, som tyder paa, at ikke Svensson den hele Tid har havt sin fulde Opmærksomhed paa Forholdet, og navnlig altsaa paa, at han skulde have sovet eller lignende. Tværtimod synes hans Udraab til „Selbak": „hvad er dette for en Manøvre" at maatte være fremkaldt ved en overraskende Manøvre eller Kursforandring fra „Selbak"s Side; dette styrker efter min Mening Rigtigheden af Svenssons Forklaring og tyder hen paa, at han den hele Tid har havt sin Opmærksomhed henvendt paa „Selbak". Det nævnte Udraab siger ogsaa Kapteinen paa „Maria", at han hørte, og at det foranledigede, at han sprang op paa Dækket. Har Omstændighederne været saadanne, som Svensson siger, er det fuldt forklarligt, at han i „sidste" Øieblik lader „Maria" falde af, og han har da efter min Mening ogsaa i Styringsreglernes §§ 21 og 27 havt Hjemmel til at afvige fra sin Kurs; hans Forklaring staar derfor i fuld Samklang med det Faktum, at han i sidste Øieblik forandrede Kurs. Det kan ogsaa mærkes, at Svenssons Forklaring meget godt kan bringes i Overensstemmelse med den af „Selbak"s Rorgjænger Berg først afgivne Forklaring for Politimesteren i Sarpsborg den 10de November 1900, nemlig naar man tænker sig, at det Tidspunkt, da Berg efter denne Forklaring først saa „Maria", var omtrent samtidig med, at Svensson saa den røde Lanterne fra „Selbak".

Med Hensyn til Svenssons personlige Interesse i Sagen henholder jeg mig til, hvad Sjørettens Formand har anført. Da

„Selbak"s Kaptein har været tilstede og havt Anledning til at examinere Svensson under dennes Afhørelse som Vidne i Straffesagen, finder jeg ikke Grund til at sætte hans Forklaring ud af Betragtning, fordi han ikke er afhørt som Vidne for Sjøretten i den civile Sag. Efter dette finder jeg, at man ikke kan sætte Svenssons Forklaring ud af Betragtning; paa mig har Forklaringen tværtimod gjort det Indtryk, at den i flere Henseender har Sandsynligheden for sig.

Paa den anden Side maa det med Hensyn til „Selbak"s Rormands Forklaring mærkes, at hans Prov under Sjøforklaringen den 13de November 1900 og for Sjøretten den 1ste Februar 1901 er væsentlig forskjellig fra hans første Forklaring for Politimesteren i Sarpsborg den 10de November 1900. Efter denne sidste har jo alt saa at sige gaaet Slag i Slag, ligefra han først saa „Maria"s Lanterne og til Kollisionen, medens han efter sine senere Forklaringer saa „Maria" en 10 à 15 Minutter før Sammenstødet. Dette sidste er af saa væsentlig Betydning for Sagen, at jeg vanskelig kan tænke mig, at der skulde være nogen Misforstaaelse tilstede ved hans Politiforklaring, saameget mere som denne ogsaa stemmer med Dampskibets Journal. Jeg mener derfor, at den heromhandlede Omstændighed maa siges i betydelig Grad at svække Betydningen af Bergs Forklaring. At Appellantens Sagfører ved Sjøretten ved enkelte for Høiesteret dokumenterede Udtalelser i Indlæg for Sjøretten skulde have villet afgive nogen bindende Erkjendelse for, at „Selbak" har manøvreret saaledes som af den hævdet, kan jeg ikke antage. Men naar de foreliggende Oplysninger — paa den ene Side „Maria"s Rorgjængers Forklaring og paa den anden Side „Selbak"s Rorgjængers Forklaring — er saadanne som de, efter hvad jeg har anført, fremstiller sig for mig, da er, mener jeg, Sagens Stilling den, at der haves to Forklaringer, som staar i ligefrem Strid med hinanden, hvis man da holder sig til „Selbak"s Rorgjængers sidste Forklaring, og dette er, synes jeg, den gunstigste Stilling, man kan sige Sagen har for „Selbak". Men i saa Tilfælde er det ganske uklart, hvis Forklaring isaahenseende er den rigtige, og den Uklarhed, der saaledes hviler over Sagen, mener jeg, maa gaa ud over „Selbak", der har Bevisbyrden. Bevis for, at „Maria" er Skyld i Sammenstødet, er altsaa ikke ført, og heller ikke mener jeg, at der til Gunst for „Selbak" kan udledes noget af den Erkjendelse fra „Maria"s Rormands Side, at han i sidste Øieblik forandrede Kurs; thi han har samtidig med sin Forklaring herom sagt, at han først foretog denne Forandring i sidste Øieblik og som et Forsøg paa at undgaa den truende Kollision.

Efter dette mener jeg, at „Selbak" maa erstatte „Maria"s Rederi den ved Sammenstødet forvoldte Skade; til nogen Fordeling finder jeg, ligesaalidt som Sjørettens Formand, at der foreligger nogen Grund.

Efter min Opfatning af Sagen er der ikke for mig Opfordring til at behandle de øvrige Anker, som er reist mod „Sel-

bak" ianledning af dennes Forhold ved den heromhandlede Anledning.

Mod den af „Maria"s Rederi nedlagte Paastand eller mod de deri anførte Beløb er der fra „Selbak"s Side ikke gjort nogen Indsigelse under den Forudsætning, at „Selbak" findes pligtig til at erstatte den forvoldte Skade.

Sagens Omkostninger bør efter min Mening ophæves for begge Retter.

Konklusion:

Kontraappellanten, Dampskibet „Selbak"s Rederi, bør til Hovedappellanten, Galeas „Maria"s Rederi, betale 1,647 — et Tusinde sex Hundrede og firtisyv — Kroner 75 — fem og sytti — Øre samt Erstatning for Tabet af „Maria" efter Skjøn af Fredriksstads Sjøret, optaget paa Kontraappellantens Bekostning, dog saaledes, at Erstatningen ikke overstiger 8000 — otte Tusinde — Kroner. Af begge Beløb betales 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 12te December 1900, til Betaling sker.

Hovedappellanten kjendes derhos berettiget til at sætte Dampskibet „Selbak" til Auktion til sin Fyldestgjørelse.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Ekstraordinær Assessor, Advokat *Mejdell:* Hvad der for mig stiller sig som det tvivlsomme Spørgsmaal i Sagen, er, hvilken Vægt det kan tillægges, at den beedigede Sjøforklaring i Volgast har vist sig at være positiv urigtig. Jeg finder denne Sjøforklaring at være af den Beskaffenhed, at den vanskelig kan forklares som helt ud fremkommet ved Misforstaaelser. Jeg anser den i høi Grad skikket til at svække Tilliden til den Fremstilling, der gives fra „Maria"s Mandskab. Men paa den anden Side drister jeg mig ikke til som Sjørettens Pluralitet at sætte den af „Maria"s Rorgjænger som 2det Vidne beedigede Forklaring ved Meddomsretten ganske ud af Betragtning.

Assessor *Birkeland:* Jeg er ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Thoresen:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessorerne *V. Scheel* og *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

---

*Indhold: 41. **Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** Kjøbmand Christen H. Rasmussen mod Skibshandler Charles Hvilsom. — 42. **Kongl. Maj.t.:** Korsviks sågverksaktiebolag mot Befälhafvaren å segelfartyget „Clara". Sjökaptenen H. I. Nielsen. — 43. **Kongl. Maj.t.:** Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" emot Sjökaptenen A. Frentz. — 44. **Norges Høiesteret:** Galeas „Maria"s Rederi mod Dampskibet „Selbak"s Rederi.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af
Nordisk Skibsrederforening

udgivet af
Bestyrer J. Jantzen
under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13—14 | **Aargang III** | **1902**

45.

Connossementsansvaret.

Af Høiesteretsadvocat Herman Halkier.

I Nr. 9 af nærværende Tidsskrift har den ærede Redaction (i en Anmeldelse af Dr. Grundtvigs Bog om Connossementet) nedlagt en Indsigelse mod den Doctrin, at *Rederen skal være ansvarlig for Manco,* pligtig til at give Erstatning for Varer, for hvilke der i Connossementet er kvitteret, men som i Virkeligheden ikke ere modtagne ombord.

Det turde i saa Henseende være af Interesse, at *den engelske Ret* ikke hjemler et saadant Ansvar.

Foreløbig bemærkes, at dette Standpunkt neppe kan begrundes ved, at den engelske Ret ikke skulde anerkjende Connossementets Charakter som Omsætningspapir. Bills of Lading Act af 14 Aug. 1855 udtaler netop: „Da efter Handelssædvane et Connossement paa Gods kan overdrages ved Endossement, kan derved Ejendomsretten over Godset gaa over til Cessionarius, men desuagtet vedblive alle Rettigheder m. H. t. den i Connossementet indeholdte Contract at tilhøre den oprindelige Afskiber eller Ejer, medens det er gavnligt, at disse Rettigheder skulle følge Ejendomsretten." Lovens Forskrifter udføre da denne Grundsætning.

I *Dr. Carver's Værk om „Carriage of goods by sea,"* 3die Udg. 1900 § 63 udtales det, at den Contract, som er overdraget ved Endossement, er den, som har fundet sit Udtryk i Connossementet upaavirket af mulige Aftaler mellem Afskiber og Reder. Der citeres en Udtalelse af Lord Justice Fry (in re Leduc v. Ward): „Jeg foretrækker at støtte min Dom paa den Betragtning, at den Lovforskrift, som gjør den i Connossementet indeholdte Contract transportabel, er uforenelig med den Tanke, at Nogetsomhelst, der passerede mellem Afskiber og Reder, men ikke blev optaget i Connossementet, kunde paavirke Contracten".

I en anden Sag udtaler Dr. Lushington sig paa lignende Maade ang. Spørgsmaalet om Stuvning.

Dr. Carver fortsætter (§ 63 a) saaledes: Paa den anden Side ere de til Cessionarius overdragne Søgsmaalsrettigheder begrændsede til dem, der stiftes ved Contracten, som udtrykt i Connossementet. I Thornam v. Burt vare 7497 Stkr. Tømmer bragte til Skibssiden, og Styrmanden havde kvitteret for dem. Senere gik 216 Stykker tabte fra Flaaderne, mens de laa paa Siden, og kom ikke ombord; men Connossementerne bleve underskrevne af Capteinens Agent for alle 7497 Stkr. som værende „i Skibsrummet". Erhververen af dette Connossement fordrede Erstatning for Manco af de 216 Stkr. Men det blev statueret af Appelretten, at de ikke havde nogen Søgsmaalsret, eftersom de kun kunde reise Krav i Henhold til Connossementskontracten, og den forpligtede kun Rederen m. H. t. det Tømmer, som i Virkeligheden var bleven bragt ombord. For saa vidt som Connossementet refererede til Gods, der ikke var bragt ombord, var det udstedt uden nogen Bemyndigelse.

I dette Tilfælde var alt det i Connossementerne ommeldte Tømmer bleven overleveret i Skibets Forvaring; og saaledes var Rederen tilsyneladende ansvarlig for det overfor Afskiberne. Men Retten betragtede dette Factum som uden Betydning for Cessionarens Ret; thi dennes Krav fremsattes i Henhold til Bills of Lading Acten og var indskrænket til, hvad der kunde fordres under den Contract, som fandt Udtryk i Connossementet.

---

§ 69. Ialmindelighed gives der i Connossementerne en Beskrivelse af det afskibede Gods, med Angivelse af Tallet paa Colli eller af Quantiteten i Tilfælde af løs Ladning. Denne Beskrivelse og Angivelse af Quantiteten afgiver Bevis mod Rederen for, at Gods af denne Art og Quantitet er bleven afskibet. Men

den er ikke afgjørende. Han kan føre Bevis for, at den er urigtig, hvad enten Krav rejses af Consignataren, for hvis Regning Afskibningen skete, eller af Cessionaren af Connossementet; og det selv om de maatte have givet fuld Valuta for Godset, som deri beskrevet uden Kjendskab til Fejltagelsen (til Støtte for denne sidste Sætning anføres i en Note 6 Domme). Og dette afhænger ikke af taget Forbehold som „Vægt og Indhold ubekjendt" indført i Connossementet. Men hvad enten saadanne Ord findes eller ikke, har Rederen Bevisbyrden for, at Angivelsen i Connossementet er urigtig.

I Grant v. Norway var et Connossement bleven underskrevet af Captainen for 12 Baller Silke, af hvilke ingen nogensinde var bleven afskibet; det blev statueret, at Cessionarerne af Connossementet, som havde givet Valuta for det i Tillid til den i samme skete Angivelse, intet Krav havde mod Rederen. Thi Captainen havde ingen Myndighed til at udstede et Connossement for Gods, som ikke var bleven afskibet. „Det er ikke bleven gjort gjældende, at Captainen havde nogen virkelig Myndighed til at udstede Connossementet, med mindre Godset var bleven afskibet. Og heller ikke kunne vi opdage nogen Grund, ifølge hvilken en Person, som erhverver et Connossement ved Transport, vilde have Hjemmel til at antage, at han havde Myndighed til at udstede slige Connossementer, hvad enten Godset var ombord eller ikke. Hvis det derfor, fra Handelsbrug og Skibsføreres almindelige Praxis, er almindelig bekjendt, at Føreren ikke kan udlede nogen saadan Myndighed fra sin Stilling som Fører, kan Sagen betragtes, som om Connossementets Erhverver havde Kjendskab til en udtrykkelig Begrændsning i Fuldmagten; og i dette Tilfælde kunde han utvivlsomt ikke forlange at binde Rederen ved et Connossement paa Gods, som aldrig var afskibet. . . . . .

Almindelig Skik og Brug sætter Alle i Kundskab om, at Captainens Fuldmagt til at udstede Connossementer er begrændset til det Gods, som er kommet ombord, og en Person, som tager et Connossement enten fra først af eller efter Transport, for Gods, som aldrig er kommet ombord, er forpligtet til at paavise en særlig Fuldmagt for Captainen til at udstede det. I Noten siges dette at være udtalt af Jervis, C. I., idet han afgav Rettens „considered judgment". Det tilføjes, at selv naar Flagets Lov vilde gjøre Beskrivelsen i Connossementet afgjørende, er det i Skotland bleven statueret, at Rederen ikke er bundet ved det.

I Hubbersty v. Ward udtaltes det: „Naar en Captain har

udstedt Connossementer for en Ladning, som i Virkeligheden er ombord i hans Fartøj, er hans Fuldmagt udtømt; han har ingen Ret eller Fuldmagt til ved at udstede andre Connossementer for Gods, som ikke er ombord, at forpligte sin Reder."

I dette Tilfælde var Captainen ved Svig bleven forledet til at give Connossementer for Del af en Ladning tvende Gange, og Godset var bleven udleveret efter det svigagtigt erhvervede Connossement. Det blev statueret, at Rederen var ansvarlig for Godsets Værdi overfor Indehaveren af det oprindelige Connossement.

I Thornam v. Burt, jfr. ovenfor.

§ 69 a. Captainen forpligter ikke ialmindelighed Rederen ved en Beskrivelse i Connossementet af Godsets Qvalitet. I Cox v. Bruce var et Connossement bleven udstedt for 500 Baller Yute, som bleve beskrevne i Connossementet som mærkede paa en vis Maade med bekjendte Mærker, der angave deres Qvalitet. Det viste sig, at Mærkerne som angivne i Connossementet ikke vare nøjagtige, og Sagsøgerne, som vare Erhververe for Valuta, uden Kjendskab til Fejltagelsen, rejste Krav mod Rederen for Værdiforskjellen mellem de beskrevne og de i Virkeligheden afskibede og leverede Varer. De paastode, at Rederen var afskaaret fra at bestride Rigtigheden af den gjorte Beskrivelse. Men Appelretten stadfæstede den af Queens Bench Division givne Frifindelse.

Lord Esher udtalte: „At Captainen har Myndighed til at forbinde sin Reder m. H. t. Vægt, Condition og Værdi af Godset under visse Omstændigheder, kan være sandt. Men det synes mig absurd at paastaa, at Folk har Hjemmel til at antage, at han har Myndighed, skjønt hans Redere i Virkeligheden ingen saadan Bemyndigelse gave ham, til at vurdere og bestemme og paa Connossementet constatere med forpligtende Virkning for sin Reder Godsets særegne mercantile Egenskab, førend det er bragt ombord som f. Ex. at det er Gods, som indeholder saa og saa mange Procent af godt eller slet Materiale eller af den eller den Saisons Afgrøde. At forvisse sig om slige Sager ligger klarligen ganske udenfor Omraadet af en Skibsførers Functioner og Evner og af den Transportcontract, med hvilken han har at gjøre. Det er bleven sagt, at han skulde paasee, at Qvalitetsmærkerne ikke bleve indførte i Connossementerne paa urigtig Maade. Men bortset fra de særlige Udtryk i Contracten med Hensyn til Qvalitetsmærkerne, som jeg alt har behandlet, formener jeg, at han

overhovedet ikke var pligtig til at indføre disse Qvalitetsmærker. Alt hvad han havde at gjøre var at indføre de ledende Mærker. Der er Intet i Sagen, som viser, at — bortset fra denne særlige Contract — Qvalitetsmærkerne ved Coutume vare blevne en anerkjendt Del af de Mærker, som det var hans Pligt at indføre."

Connossementet i denne Sag indeholdt følgende Clausel: „Dersom Qvalitetsmærker benyttes, skulle de være af samme Skikkelse som de ledsagende Mærker og beslægtede med dem, og dersom saadanne Qvalitetsmærker er indførte i the shipping notes og Varerne ere modtagne af Styrmanden, skulle Connossementerne i Overensstemmelse hermed udstedes af Captainen, og Skibet skal være ansvarligt for den rigtige Levering af Godset". Det blev statueret, at der ved „saadanne Qvalitetsmærker" forstodes Mærkerne paa selve Ballerne, og at, da disse Mærker ikke havde været rigtigt indførte i Afskiberens shipping notes, kom Clauselen ikke til Anvendelse for Rederens Ansvar.

§ 69 b. Der er undertiden vedtaget, at Connossementets Qvantitetsangivelse skal være afgjørende (conclusive) og i saa Fald er Rederen bundet ved den, medmindre han kan godtgjøre Svig, uagtet Godset ikke maatte være afskibet og Skipperen ved at udstede Connossement maatte have begaaet en Fejltagelse m. H. t. Rederens Forpligtelser.

I Lishman v. Christie var et Skib befragtet til at føre en Ladning Tømmer fra Memel. Certepartiet foreskrev, at Lasten skulde bringes til Skibssiden paa Befragternes Risiko, og tillige at Connossementerne skulde være „afgjørende Bevis mod Rederne for Qvantiteten af modtaget Ladning som angivet i samme." Captainen udstedte Connossementer for den hele Qvantitet af Tømmer sendt til Skibet fra Tømmerdammene oppe i Floden, skjøndt det var bekjendt, at Noget af det var gaaet tabt paa Vejen ned. Han gjorde dette paa Forlangende af Afskiberens Agent og under den fejlagtige Forudsætning, at han efter Pladsens Coutume var forpligtet til at udstede rene Connossementer for det hele efter at have noteret Protest for Tabet. Det blev statueret af Appelretten, at Connossementsangivelserne vare afgjørende overfor Rederne m. H. t. den afskibede Qvantitet, og at de vare ansvarlige overfor Befragterne for Mancoen.

I et Tilfælde, hvor efter Certepartiet Connossementet skulde være afgjørende Bevis for den afskibede Qvantitet, og der var udstedt Connossement for et vist Stykketal med Paategning om,

at nogle vare gaaede tabt, førend de bragtes ombord, blev det statueret, at Connossementet ikke afskar Rederne fra at paavise, at nogle af det angivne Stykketal ikke vare afskibede.

§ 70. Medens Rederne ikke i Almindelighed ere absolut bundne ved Connossementsangivelsen af Qvantiteten af det afskibede Gods, gjælder noget Andet om den Person, som har udstedt Connossementet. Ifølge Bills of Lading Act 1855 § 3 „skal ethvert Connossement overfor sammes Ihændehavere mod ydet Valuta, naar det angiver Gods at være afskibet ombord paa et Fartøj, være afgjørende Bevis for saadan Afskibning mod Skibsføreren eller anden Udsteder af samme, selv om saadant Gods eller Del deraf ikke maatte være bleven saaledes afskibet, med mindre saadan Connossementindehaver paa den Tid, da han modtog samme, har havt virkelig Kundskab om, at Godset factisk ikke var bleven indladet; dog at Captainen eller anden Udsteder af samme kan frigjøre sig for Følgerne af denne urigtige Angivelse ved at godtgjøre, at den var foraarsaget uden nogen Fejl (default) fra hans Side og ganske ved Svig af Afskiberen eller Ihændehaveren eller nogen Person, fra hvem Ihændehaveren udleder sin Hjemmel."

Denne Paragraf afskærer den Person, som i Virkeligheden har udstedt et Connossement, eller den Person, i hvis Navn og med hvis Bemyndigelse det er bleven udstedt, fra at bestride dets Rigtighed, i væsentlige Puncter, i enhver Sag mellem en Erhverver for Valuta og ham selv, med mindre han kan bringe sig selv ind under Forbeholdet. Det forpligter ikke Rederen. naar Connossementet er bleven udstedt af hans Agenter i deres eget Navn.

Sædvanligt indeholder Connossementerne de Ord: „Vægt. Indhold og Værdi ubekjendt" eller Udtryk med samme Mening. skjøndt Vægten og Beskrivelsen af Godset ogsaa ere blevne angivne i Documentet. Hvor dette er Tilfældet, maa Vægtangivelsen og Beskrivelsen betragtes som hidrørende fra Afskiberen og ikke godkjendte af Connossementets Udsteder.

I Jessel v. Both statuerede Retten, at Vilkaaret „Vægt. Indhold og Værdi ubekjendt" ikke var uforeneligt med en Vægtangivelse af Mineralier løst afskibede, og at det vilde have beskyttet Udstederen mod Ansvar for Undervægt. Men i Bradley v. Dunipace kunde Ordene „Indhold ubekjendt og ikke ansvarlig for Vægt" ikke beskytte den Captain, som havde underskrevet for „467 Sække Rugmel eller Klid brutto 35 Tons 9 Cwt. under

hosføjede Mærker." Forholdet var, at Sække af 2 Størrelser med samme Mærker vare blevne afskibede, og af de til Connossementindehaveren leverede Sække var der for mange af den mindre Størrelse til at udgjøre den. Bruttovægt.

---

§ 73. Den alm. Angivelse i Connossementet, at Godset er bleven afskibet „i god Orden og Condition", indeholder en Anerkjendelse af Rederen af, at forsaavidt han og hans Repræsentanter havde Lejlighed til at skjønne, var Godset afskibet saaledes.

Men det er bleven statueret, at Anerkjendelsen ikke er afgjørende, selv overfor Cessionaren, og selv om Captainen vidste eller burde have vidst Besked med Godsets mangelfulde Tilstand, da han underskrev Connossementet. Det blev antaget, at Cessionarens Fordring var undergivet samme Forsvar, som Rederen vilde have mod Afskiberen.

I The Ida statuerede Privy Council, stadfæstende Sir R. Phillimores Afgjørelse paa dette Punct, at Tilføjelsen af Vilkaaret „Qvantitet og Qvalitet ubekjendt" forhindrede de almindelige Ord „i god Orden &c." fra at virke som en Vedgaaelse af Rederen af, at Ladningen ved Afskibningen var i god Orden. Ladningen bestod af Bomuldsfrø og var bleven slemt ophedet under Rejsen. Rederen paastod, at dette skyldtes dets grønne Condition ved Afskibningen. Retten statuerede, at Sagsøgeren maatte præstere en prima facie Sag (have den foreløbige Bevisbyrde) enten ved at oplyse, at Sæden var i god Condition ved Afskibningen, eller at Skaden kunde føres tilbage til en Fejl af Rederen.

Men i den senere Sag Peter der Grosse blev det statueret af Sir R. Phillimore og af Appelretten, at Clauselen „Vægt, Indhold og Værdi ubekjendt" ikke ophævede Virkningen af Ordene „i god Orden &c." som en Anerkjendelse af, at Godset (Baller med Fjer) vare i god Orden udvendig. James, L. J., udtalte: „Connossementet, taget under Et, maa siges at erkjende, at Godset ved Afskibningen var, for saa vidt det kunde sees, i god Orden; og ved at tilføje de ovennævnte Ord, gjør Captainen ikke Andet end at sige, at han ikke erkjender Noget med Hensyn til Ballernes Indhold, som han ikke kan se. Men han erkjender, at Godset syntes at være i god Condition udvendig, og dette paalægger Appellanterne Bevisbyrden for, at Skaden ikke er opstaaet, mens Godset var ombord paa Skibet eller i

dets Forvaring, eller at det falder ind under Undtagelserne i Connossementet."

Hertil kan føjes, at *North of England Protecting and Indemnity Association* i et nylig udsendt Circulaire udtaler sig saaledes:

Det Princip vi anvende ved Manco af hele Colli er, at naar det kan paavises, at det Stykke, hvorfor der forlanges Erstatning, ikke er bleven leveret over Skibets Lønning (undtagen urigtigt leveret i en anden Havn), saa er det klarligen ikke bleven afskibet, og Connossementet er galt og medfører intet Ansvar for Rederen. — — — — —

Seet i brede Træk udleverer Skibet *altid, hvad der er bleven anbragt i dets Lastrum*, og Beviset herfor er let, hvad der med Føje kan forlanges af Rederne. Ved Behandlingen af Rapserier bør erindres, at disse meget sjeldent forekomme, medens Godset er i Besætningens Hænder. Den eneste vanskelige Tid at stjæle af Collis Indhold er, medens Ladningen befinder sig i Skibsrummet (og det er det eneste Tidsrum for Rederes Ansvar); der er den omgivet af Jernskotter og skalkede Luger under Rejsen, med Captain og Styrmænd paa Dækket Nat og Dag og Styrmænd paa Vagt i Lastrummet under Ladning og Losning. Vi have fuldt Bevis for, at disse Tyverier ofte foregaa før Lastningen — endog førend Godset kommer frem til Lastehavnen — undertiden efter Losningen til Værfter, til Lægtere eller til Pakhuse, i Hænderne paa Stevedorernes Folk, Dokfolk, Værftstyve osv., men neppe nogensinde i Hænderne paa Besætningen. Det har været Skik og Brug at gjøre Fartøjet til Syndebuk. Dette passer godt nok for Befragtere, Afskibere og Andre, men det er rent galt, og vi ønske at sætte en Stopper derfor. Det gjør os ondt for den uskyldige Eier af Godset, men det er ingen gyldig Grund til, at den lige saa uskyldige Reder skal give Erstatning. Redere ere blotte „carriers"; de ved Intet om Collis Indhold. Naar der afskibes, gives altid Connossement for „Indhold ubekjendt."

Det sees heraf, at de engelske Redere ere stærkt opsatte paa at optage Kampen paa dette Omraade, og Spørgsmaalet har ialfald for Danmarks Vedkommende en stor praktisk Interesse ved Importen af „Korn og Foderstoffer".

Naar Afgjørelsen baade her og i England har været stillet paa *Omfanget af Captainens Fuldmagt*, kan herved bemærkes: Det er vel saa, at Rederne fritages for Ansvar, saafremt Captainens Fuldmagt ikke omfatter slige Handlinger, hvad saa vel den ærede Redaction som de engelske Domstole have hævdet. Men det synes ganske urigtigt positivt at støtte Reglen om Redernes Ansvar paa den Sætning, at de ere bundne ved Captainens Underskrift. De er selvfølgelig ikke stærkere bundne ved hans end ved deres egen Underskrift. Man kommer altsaa ind paa det store almindelige Spørgsmaal om *Viljeserklæringens forbindende Kraft*, Vildfarelse, svigtende Forudsætninger &c., for ikke at tale om Tvang og Svig, „undue influence", som ingenlunde er udelukket i disse Forhold. Hvis A overdrager B at trække en Ko til Marked, og B kvitterer for en Hest, vil dog Ingen antage, at A kan fordre en Hest leveret af B. Men Sagen bliver den samme, selv om Koen sendes til Søs og der udstedes Connossement for den. Den Part, som har afleveret en Ko, kan ikke fordre en Hest udleveret. Dette Princip maa siges at være slaaet fast i dansk Ret. Højesterets Dom 21 Maj 1901 (H. R. T. f, s. A. p. 159, U. f. R. 1901 p. 496, Nordiske Søft.s DD. 1901 p. 284). Connossementet lød paa et ringere Qvantum (Kul) end indskibet; Fragten var bleven betalt i Henhold til samme. Det oplystes senere, at man ved Lastens Beregning havde udeladt en Del Vognladninger. Rederiet anlagde Sag mod Modtagerne til Betaling af Restfragt. Uagtet disse ogsaa havde befragtet Skibet, gjorde de gjældende, at Connossementet i Henhold til Lovgivningens almindelige Regler maatte være afgjørende. Men hertil svarede Domstolene, „at der allerede af den Grund ikke kunde gives dem Medhold heri, at de foruden at være Ladningsmodtagere selv vare Befragtere af Skibet, i hvilket Tilfælde de særlige Connossementsregler ikke kunde komme til Anvendelse." Naar Modtageren saaledes dømtes til at betale Restfragt, synes det givet, at de lige saa lidt kunde have støttet en Fordring for Manco paa „de særlige Connossementregler."

I Modsætning til denne Dom kan nævnes Khvn.s Sø- og Handelsrets Dom af 24 Juli 1889 (U. f. R. 1889 p. 989), anlagt

mod Befragterne, som i „Kraft af" rene Connossementer fordrede Erstatning for Manco. Denne Sag er saare oplysende for, hvilken undue influence en Skipper kan være Offer for. Men Retten stillede sig afgjort paa „Kjøbmandens" Side og nedslog alle reale Betragtninger med formelle Argumenter. Dette Standpunkt lader sig formentlig ikke opretholde overfor den nævnte Højesteretsdom. Et lignende Standpunkt indtager Sø- og Handelsretten i sin Dom af 4 Febr. 1886 (U. f. R. 1886 p. 743) i en Sag mellem Kjøber og Sælger af et Parti Mel, hvor Sælgeren holdes fri for Manco under Henvisning til Skibets Ansvar for samme. Sagen er formentlig her stillet paa Hovedet.

Det er kun overfor *godtroende Erhverver* af Connossementet, at der kan blive Tale om „de særlige Connossementregler".

Det første Spørgsmaal er her: *Hvem er „godtroende Erhverver"?* Allerede her kan Striden blive varm nok mellem Kjøbmand og Reder. Ret beset turde det være temmelig sjeldent, at et Vareparti sælges under Rejsen, hvad der maatte kræves for paa dette Punkt at naa den saa stærkt hævdede Lighed med Gjældsbreve, som transporteres efter Udstedelsen. Det gjælder saaledes ikke om *Consignationsvarer*, hvor Modtageren er Ejerens Fuldmægtig. Det gjælder heller ikke om de i vore Tider saa praktiske Tilfælde af *Ordination*, hvor Varerne afsendes for Kjøberens Regning og Risico, og overhovedet ikke, hvor Afsendelsen er en simpel *Opfyldelse af en Handel sluttet mellem Afskiber som Sælger og Modtager som Kjøber*. Herunder falder altsaa navnlig de vigtige *f. o. b. Handler*. I disse Tilfælde kan det med Føje siges med den ærede Redactions drøje Ord: „Naar Omsætningens Mænd snyder hinanden, er det i deres Interesse at lade Skibsfartens Mænd betale Gildet." En saadan Betragtning ligger til Grund f. Ex. for en Sø- og Handelsrets Dom i U. f. R. 1877 p. 293, hvor der henvises til, at Skipperen (ved at undlade at notere slet Emballage paa Connossementet) har berøvet Modtageren Regres til Afskiberen. Men naar dette Synspunkt lægges til Grund, er Modtageren forpligtet til at oplyse sit Mellemværende med Afskiberen (Sælgeren). Det vil da kunne vise sig, at han ikke overfor Skibet kan betragtes som „godtroende", idet Factura (Police, Tratta) udviser den rette Norm, medens Connossementet er urigtigt. Men som oftest er det vel Tilfældet, at Papirerne stemme overens, og i saa Fald vil Modtageren vel kunne forlange, at Forholdet bedømmes efter Sølovens § 144. Men der vilde allerede være vundet en Del,

saafremt Domstolene statuerede, at en Modtager som Kjøber var pligtig af lægge Papirerne paa Bordet og kun kunde fordre Erstatning af Skibet, naar og for saa vidt han herefter havde havt Tab af den begaaede Fejl ved Connossementet. Naar den danske Højesteret har afgjort, at de særlige Connossementregler ikke gjælde for Modtagere, som ere Befragtere, kan den vel ogsaa se Modtagere, som ere Kjøbere, noget nøjere efter i Papirerne. Det vilde dog være utænkeligt, om den Modtager, som havde kjøbt og betalt 10 Fade Vin, men faaet Connossement for 12 Fade, kunde forlange Erstatning for de „manglende" 2 Fade.

Dernæst: *Hvilket Omfang og Indhold har Rederens Ansvar for overfor Erhverver af Connossement?*

Sølovens § 144 udtaler, at „Connossementet er Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipperen og Ladningsmodtageren, og overensstemmende med dets Indhold skal Ladningen afleveres til denne. Bestemmelser i Fragtkontracten, der ikke ere optagne i Connossementet, kunne derfor ikke gjøres gjældende mod Ladningsmodtageren, uden for saa vidt Connossementet henviser til dem."

Det sees let, at denne Forskrift falder sammen med den af de engelske Domstole hævdede Opfattelse af Connossementets Betydning, jfr. saaledes den Udtalelse af Lord Justice Fry, som er stillet i Spidsen for nærværende Bemærkninger.

Naar Hensyn tages til den Consequents, hvormed de engelske Jurister arbejde paa Harmoni i Retsudviklingen („common law"), synes det lidet naturligt, om disse skulde have grebet fejl paa et saa afgjørende Punkt i Forholdet mellem Kjøbmænd og Redere, og navnlig at Kjøbmændene, som dog ere de mægtigste i Forholdet, skulde have fundet sig i en saadan Forurettelse. Det er ikke de Herrers Vane at lide i Stilhed, naar det gjælder Profitten, i England lige saa lidt som andetsteds.

De Betragtninger, som have været ledende for de engelske Dommere, maa have samme Vægt og Betydning paa denne Side af Nordsøen. Kjernen i disse er vel den, at Forpligtelsen gaar ud paa at aflevere den eller de *selv samme Ting*, som man har modtaget i Skibet. Alle ere enige om, at naar disse Ting ere gaaede til Grunde under Rejsen, er Leveringspligten bortfaldet, om der end kan blive Tale om et Erstatningsansvar for pligtstridigt Forhold. Det er simpelthen umuligt at levere en Ting, som er gaaet til Grunde. I lige Maade, naar jeg ikke har modtaget Raphaels sixtinske Madonna (for at nævne en ganske ene-

staaende Ting) ombord, kan jeg umuligt udlevere den fra Skibet. Men det samme gjælder om et Fad Vin eller en Pakke Bomuldstøj. Selv om der findes nok saa mange Vinfade el. Bomuldstøjer, angaar Udleveringspligten kun de bestemte Colli, som ere bragte ombord. Og det er kun for disse, at der udstedes Connossement. Det siges i § 132: „Naar Gods er indladet, skal Skipperen eller den, som i hans Sted dertil er bemyndiget, udstede Connossement.“ — Naar Connossement udstedes af en dertil incompetent Person (f. Ex. en afskediget Skipper), kan det være meget haardt for den godtroende Erhverver af samme at blive narret, men dette er ikke Grund til at lægge Tabet over paa Rederne. Ligesaa med Gods, som ikke er indladet; ogsaa dette falder udenfor Ordene i § 132, og det maa vistnok erkjendes udenfor Parternes Forudsætninger. Der er ingen anden Forskjel imellem et Connossement paa det berømte Maleri og en ganske almindelig Ting, som ikke heller er kommet ombord, end at Leveringspligtens Umulighed i første Tilfælde er øjensynlig (for kyndige Folk), men ikke i sidste. Men det Vinfad, jeg ikke har faaet ombord i mit Skib, kan jeg umulig aflevere fra samme. I Modsætning hertil kan jeg (Vederhæftighed forudsat) altid præstere et Gjeldsbrevs Gjenstand, nemlig en Pengesum. Det er Parternes Forudsætning (ved Pengelaan), at Skyldneren forbruger de modtagne Penge og skaffe andre til Laanets Tilbagebetaling. Der i er selve Præstationens Charakter en afgjørende Modsætning mellem en Vexel og et Connossement. Men Situationen er iøvrigt ogsaa helt forskjellig med Hensyn til Parternes Stilling i Forholdet. Naar en Kjøber accepterer en Tratta for Kjøbesummen, klarer han hermed Tingens Værdi og er directe interesseret i, at en saadan Accept i Handelsverdenen gaar og gjælder for Valuta. Men saaledes er Rederen ingenlunde stillet overfor et Connossement paa Varer i hans Skib. Hans Præstation dækker ikke Varen, men er som oftest af langt ringere Værdi, og det kan i og for sig være ham ligegyldigt, om Connossementet betragtes som Omsætningspapir, saa lidt som det er ham, der lader det coursere. Fremdeles er det som alt bemærket ret sjeldent, at „Connossementer“ sælges, som det sker med Gjældsbreve. Bortset fra deres Betydning som Modtagerens Legitimationspapir overfor Skipperen maa deres commercielle Betydning nærmest søges i deres Charakter som Creditmiddel. Men her viser det sig, at Banker og andre Laangivere vurdere Connossementer efter deres rette Natur. Der ved man, at et Con-

nossement er en precair Valuta, og man kræver samtlige Papirer for Handelen, navnlig Assurancepolice, Tratta, Certificater m. v. Med Connossement og Police har Banken antagelig reel Sikkerhed og med Vexlen det skarpe Sværd, som sikrer en fuld og prompte Afgjørelse i første Linie hos Modtageren, men ialfald hos Afskiberen. Det kan være Banken ligegyldigt, om Connossementet lyder paa 14,267 eller paa 14,237 Sække Bomuldsfrøkager: Modtageren skal nok sørge for at klare Trattens fulde Beløb. Men i sin Egenskab af Kjøber maa Modtageren nøjes med det Parti, som findes i Skibet, og han vil have evindeligt Vrøvl med at gjøre sin Sælger ansvarlig for Saldoen (Mancoen for 30 Sække). Han gaar saa løs paa Skipperen, med Nytte, men ikke med Rette. Foruden de ganske nærliggende Betragtninger i saa Henseende skal tilføjes et Par Bemærkninger om de dominerende f. o. b. Handler. Denne Form for Kjøb og Salg har den Egenskab, at Sælgerens Forhold til Varen ophører med Leveringen ombord. Oprindelig er da Kjøberen mødt op paa Afskibningsstedet og har „modtaget" sin Vare der. Men i vore Dage sker dette ikke, saa meget mindre, jo fjernere Afskibningsstedet er. For en Menneskealder siden førtes der i Danmark en varm Kamp om Ansvaret for Præstationens Contractsmæssighed i slige Tilfælde, og Kampen endte med, at Sælgeren ikke slap fri for sit Ansvar, naar Kjøberen ikke havde modtaget Partiet ved Afskibningen. Men factisk har denne Erstatningsret ingen videre Værdi, navnlig hvor man skal gaa til fjerne Lande med den. Naar Sørejsen saaledes udgjør det tomme Rum mellem Sælger og Kjøber, falder Redernes Ansvar lige ind ad Døren som en Himmelens Gave til den misfornøjede Kjøber. Sælgeren har med sine customs of the port tvunget Skipperen til at udstede rene Connossementer, og hermed ser Rederen sig i den behagelige Situation at være bleven Selvskyldnercautionist for den ham ubekjendte og uvedkommende Sælger: han maa tilmed optage Kampen paa Kjøberens Plads, hvor alle customs of the port (mærkeligt nok!) gaa i modsat Retning, medens man er ganske uvidende om de stygge Uvaner paa Exportpladsen. Dette er „des Pudels Keern", Argumenterne kun løs Tale for at dække over Sandheden. „Man springer over, hvor Gjærdet er lavest." Da Kjøberne fandt, at Sælgernes Gjærde var dem for højt, prøvede de deres Lykke med Skipperne. Det gjælder nu for Rederne at sætte deres Gjærde saa højt og fast op, at Kjøbmændene kjøbe den Erfaring, at de

her høste Skam og Skade: hvad man betaler dyrt, husker man godt.

Affattelsen af Connossementerne er naturligvis Grundvolden. Og her tør det vel paastaaes, at selve Hovedclauselen, som den er nedarvet fra gammel Tid, er uretfærdig overfor Rederne. Der sigtes herved til Ordene: „*Afskibet i* (tilsyneladende) *god Orden og Condition* . . . . . og at *levere i lige god Orden og Condition*". Selv med Forbeholdet „tilsyneladende" savner det al Føje, at en Kjøber paabyrder Skipperen Ansvaret for, at hans Sælger opfylder sin Forpligtelse til at levere sunde og gode Varer, hvad det er Kjøberens egen Sag at paasee. En saadan Controlpligt findes ikke heller ved Transport paa Landjorden; man vilde f. Ex. fremkalde stor Forbavselse hos Jernbaneselskaberne, hvis man forlangte af dem, at de skulde affatte deres Modtagelsesbeviser paa denne Maade. Noget Tilsvarende findes kun ved Laan til Brug, hvor Chr. V L. 5. 8. 1 foreskriver: „Laan maa ej fortabes, men skal lydesløst hjemkomme og lige saa godt, som man det annammede." Man skulde tro, at Kjøbmændene overlod Rederen deres Gods, for at disse kunde have Glæden af at sejle over Atlanterhavet i Vinterstormene!

Endnu mere uhjemlet er Forpligtelsen til at aflevere „i lige god Orden og Condition". Man behøver blot at gjennemløbe alle de Skadekilder, som Connossementerne indeholde, for at indse, hvor store Farer en Sørejse rummer, og med hvilken Ihærdighed Kjøbmændene have kæmpet for at vælte Tabet over paa Rederne.

Fremdeles hvad der ligger nærmest for her: *Godsets Beskrivelse.* Naturligvis bør der altid tilføjes: „Vægt, Qvalitet og Qvantitet ubekjendt." Men Domstolene ere utilbøjelige til at tillægge dette Forbehold Gyldighed over bestemte Opgivelser om disse Facta. Det bør derfor altid indføres i Connossementet, at disse Angivelser staar for Afskibernes Regning. Endelig burde Skibet aldrig forpligte sig til at aflevere Andet og Mere end, hvad der forefindes ved Fremkomsten. Med Hensyn til Qvantiteten henvises til de foranstaaende Udtalelser af North of Engl. Prot. & Ind. Assoc. og hvad Qvaliteten angaar til Lord Eshers rammende Ord i Sagen Thornam v. Burt.

Følgende *Forslag* henstilles:

Modtaget Gods, som af Afskiberen opgives at være . . . . . Dette Gods, hvis Vægt, Indhold og Værdi er mig ubekjendt, afleveres i . . . . . med den Qvantitet

og i den Tilstand, som det forefindes med i Skibet ved Fremkomsten.

Med saadanne Vilkaar maa f. Ex. Auctionskjøberne nøjes, og der er det Retten, som sælger.

Saafremt d'Herrer Kjøbmænd maatte mene, at et saadant Modtagelsesbevis ikke er dem tjenligt som „Omsætningspapir", staar det dem frit for at *lade Sælgeren udstede sit eget Document* forsynet med alle fornødne Attributer. En Sælger af en fast Ejendom udsteder sit Skjøde, som thinglæses og indføres i Skjøde- og Pantebøgerne som fast Grundlag for Fremtiden. Saa kan man vel gjøre det samme med Varer, som ere idag og imorgen kastes i Ovnen. Rederne vilde saa vist ikke tage Kjøbmændene det ilde op, om deres Skipperes Documenter reduceredes til Kvitteringer, man fandt nok ud af Legitimationen overfor Skipperen ved Fremkomsten. Ved samme Leilighed kunde man saa maaske slippe den meningsløse Flerhed af Connossementer, som bl. a. viser Kjøbmændenes Ligegyldighed for „Omsætningens Sikkerhed", hvor der Intet er at vinde. — Man kan neppe opstille anden Indvending mod en saadan Reform end den ganske praktiske, at Kjøbmanden har staaet sig altfor godt ved at skære brede Remme af Redernes Rygge, til at han skulde forlade denne gode gamle „Coutume". Det er principstridigt at gjøre den uvedkommende Skippers Kvittering til Adkomstbrev paa Godset.

Men saadanne Revolutioner kjendes jo ikke i Handelsverdenen, her gaar man frem med Lempe. Ingen af os vil komme til at opleve, at Rederierne fritages for at lave det Omsætningspapir, som Kjøbmændene mene at have behov. Selv „de smaa Slag" skulle d'Hrr. nok kjæmpe mod efter Evne. Det gjælder da om at *tage Kampen op i ethvert foreliggende Tilfælde* med Fasthed og Indsigt. Her er det, at Enighed gjør stærk, og at Rederiforeningerne maa tage Affaire. Meget vil bero paa, hvorledes *Domstolene i de forskjellige Lande* stille sig til Sagen. Det skal blot bemærkes, at *de engelske Domstole* ogsaa paa dette Omraade have udvist fremragende Indsigt i at dele de modstaaende Interesser imellem. Men hertil kan føjes, at ogsaa *Danmarks Højesteret* i et Par Sager fra den seneste Tid har afsagt Domme af en lignende Charakter. Den første i Sagen „Hasland", Dom 3 Dec. 1900 (H. R. T. 1900 p. 513, U. f. R. 1901 p. 31. Nord. Søftsdd. 1901 p. 47); Lagen i et Parti Lax var tildels udlækket af Fadene, hvorfor Modtageren søgte Erstatning, som blev ham tilkjendt af Sø- og Handelsretten i Kb.hvn,

tiltrods for en fuld Negligenceclausel. Højesteret frifandt Rederiet, „da det maatte antages, at Beskadigelsen kun kunde være foranlediget enten ved en paa Grund af haardt Vejr stedfunden Forskydning af Lasten under Rejsen eller ved daarlig Stuvning, navnlig i Forbindelse med utilstrækkelig Styrke af Emballagen eller ved disse Omstændigheder i Forening, men Connossementet hjemlede Rederiet Ansvarsfrihed m. H. t. Godsets Beskadigelse af de nævnte Grunde." Naar Højesteret fremdeles henviser til Gyldigheden af slige Forbehold efter engelsk Ret, kan det ansees for givet, at den nærer samme Anskuelse for dansk Rets Vedkommende. — Den anden var i Sagen „Isle of Kent" H. R. D. 31 Oct. 1901 (H. R. T. 1901 p. 440, U. f. R. 1901 p. 900, Nord. Søftsdd. 1901 p. 503); Sagen drejede sig om, hvorvidt en Flerhed af Modtagere af Bomuldsfrøkager, hvis Partier vare indlastede i Flæng, kunde paalægge Skibet Udgifterne ved Sorteringen af dette, hvori Sø- og Handelsretten havde givet dem Medhold. Højesteret statuerede, at „den Connossementet paastemplede Clausel „not responsible for marks", der ikke kan forstaaes som en blot Gjentagelse af, hvad der med Hensyn til Mærker er anført i Connossementets Post 4, netop gaar ud paa at tilkjendegive, at Skipperen ikke skal være ansvarlig for det Tilfælde, at det ved Losningen viser sig, at Varerne er saaledes indladede, at der ikke strax fra Skibet kan foretages Sortering af de hver enkelt Modtager tilkommende Partier." Da det fremdeles antages oplyst, at vedkommende Modtager havde havt et saadant Kjendskab til Forholdene paa Afskibningsstedet, at han burde have forstaaet denne Clauselens Betydning, blev det ham paalagt at deltage i Sorteringsudgifterne. — Navnlig naar disse Domme sammenholdes med Sø- og Handelsrettens Udtalelser i samme Sager, vil det være klart, hvilken overordentlig praktisk Betydning, der maa tillægges dem. Det maa for Danmarks Vedkommende siges at være fastslaaet, at Rederne have fuld Ret til at afslutte Fragtcontracter paa de Vilkaar, som de finde for godt, og at disse Vilkaar af Domstolene skulde behandles med samme Loyalitet som alle andre Contracter, som det hedder i Christian d. 5tes Lov 5. 1. 2 „sknlle holdes i alle deres Ord og Puncter, saasom de indgangne ere," og at det er Domstolenes Opgave at vaage over, at dette sker.

Hvorledes Sagen vil stille sig overfor *Connossementangivelser af indtagen Qvantitet,* turde det være vanskeligt at have nogen Mening om. Naturligvis vil Skibet have Bevisbyrden for, at det

fulde angivne Qvantum ikke er modtaget; Connossementet er for at bruge et engelsk Udtryk „prima facie evidence" for Modtagelsen af det i samme angivne Qvantum. Hermed vil Sagen i de fleste Tilfælde være afgjort.

Spørgsmaalet er, hvorledes Afgjørelsen vil falde i Sager, hvor Bevis kan føres for Angivelsens Urigtighed, for Tilfælde, paa hvilke „de særlige Connossementregler" komme til Anvendelse.

Der findes neppe nogen bindende Dom i noget af de 3 Lande. Dette kan vistnok betragtes som ret heldigt, da den Strømkæntring, som er indtraadt i de store Lande, vel nu er ved at berøre ogsaa vore Kyster. Det gjælder saa om at vælge de rette Sager som „test cases" og at kæmpe for dem med al Kraft og Indsigt. Det skal blot bemærkes, at Modtagerne her i Landet paa ingen Maade have opgivet Kampen for at vælte Tabet ved Skade paa Ladningen over paa Rederne. Store og smaa Sager herom ere svævende, og de kræve fuld Anspændelse fra Redernes Side for at gjennemføres — curiøst nok ligesom de forannævnte Sager „for Regning og Risico" af de engelske Foreninger, hvis Skibe væsentlig besørge Transporten.

Det burde maaske have sin Interesse kortelig at berøre Forholdene ved *Indførselen af Korn og Foderstoffer*, som i disse Tider spiller en saa dominerende Rolle i Danmarks Handel. Denne finder nemlig Sted fra de nordamerikanske Fristater (New Orleans) og Sortehavet; Hovedarticlerne ere Mais og Frøkager, andre Kornsorter og Klid mere underordnet. Forholdene stille sig (nu ogsaa for Sortehavet) særligt vanskeligt, navnlig for Foderkagerne derigjennem, at der findes et ret stort Antal Afskibere med de enkelte Skibe og et tilsvarende (eller større) Antal Modtagere, at Partierne (Gud maa vide, hvorfor) selv fra samme Modtager bære forskjellige Mærker, at der paa en enkelt Kjøl samles 30—40,000 Sække, at disse ere gamle og daarlige, Mærkerne paa dem utydelige og usikre, at de leveres i Smaaklatter og altsaa maa stuves „indiscriminately" i Rummene, at mange Sække gaa itu under Lastningen, Sørejsen og Losningen, at Kagerne ere skjøre og derfor afgive en stor Mængde Stumper og Smuld, ligesom de let komme ud af Condition. Naar saa hertil kommer, at Modtagerne have ondt ved at losse Skibet i tilbørlig Tid, medens den enkelte naturligvis skubber Ansvaret fra sig, vil det indsees, hvilket Besvær Expeditionen af en saadan Damper medføre, særdeles ved Vintertid, hvor Reisen har været

haard, Lossetiden er kort og precair og Pakhusene ofte fyldte iforvejen. Der er da ogsaa allerede udkjæmpet mangen en haard Dyst om disse Sager. Hvad Qvantiteten angaar, staar Sagen i Praxis nærmest saaledes, at Skibet maa svare til det Antal Sække, hvorpaa de enkelte Connossementer lyde, (allerede fordi der ikke lader sig føre Bevis for Angivelsernes Urigtighed), men at det kan præstere tomme Sække eller Stumper af saadanne, som forefindes i Lasten. Hermed er det dog udsat for allehaande Forurettelse. Exempelvis kan nævnes, at Lossefolkene have puttet en hel Del Sækketøj med Smuldet ned i de Sække, hvori de opsamlede dette, saa og at disse nye Sække ere større end de afskibede. Det hændte ligeledes, at de første Modtagere have revet flere Sække til sig end deres Connossementqvanta. Da her i saa Fald naturligt indtræder Manco for de senere, som Skibet maa erstatte, paastaa de første, at de kun have aftaget deres egne Mærker og holde fast paa dem, selv om Overtallet svarer til Undertallet. Situationen viste sig imidlertid i Kjøbenhavn saa uholdbar, at Importeurerne have sluttet sig sammen i en Forening, som bl. A. har den Opgave at lade udføre „Reguleringer" af slige Ladninger saaledes at dels Stumper og Smuld dels bedærvede Varer fordeles pro quota mellem Modtagerne uden Hensyn til, hvad de have faaet udleveret. Dette er et betydeligt Fremskridt: der er herved dannet et Organ, med hvilket Skibets Repræsentant kan forhandle, og som sidder inde med Kjendskab til Forholdene ogsaa i det foreliggende Tilfælde til at kunne øve fornødent Tryk paa rette Sted. Denne Forening har ikke directe at gjøre med Forholdet mellem Modtagerne og Skibet, derunder dettes Krav paa Demurrage, hvor Rederen er stillet omtrent som en Mand i en Myggesværm: man slaar om sig uden at ramme nogen. Afvigte Vintersaison frembød et interessant Exempel paa denne Situation, idet Pakhusene vare overfyldte og Skibene henlaa uden Expedition. Det regnede ned med Protester, Exceptioner og Reservationer, men ingen af Parterne havde ret Lyst til at lade Sagen gaa til det Yderste. Fra Modtagernes Side var der en Erkjendelse af, at der burde ydes Skibet nogen Erstatning; fra Skibenes Side blev der handlet ud fra det Princip, at naar Modtagerne optraadte under Et og tilbød en nogenlunde antagelig Erstatning, var det rettest at nøjes med en saadan.

De heromhandlede Varer forene paa en mærkelig Maade de ubehagelige Egenskaber ved Bulkvarer og Stykgods, og det vil

volde mangen en Dyst, forinden man naar til tilfredsstillende Former for Afleveringen.

Det giver ogsaa Usikkerhed, at Connossementformularerne ere saa forskjellige. I det Hele bør man vogte sig for Sortehavet; ogsaa den nye Formular prisgiver Skibet for Kjøbmandens Vilkaarlighed, og der findes ingen officielle Certificater el. desl. paa Afskibningsstedet, hvorved Skipperen kan sikre sig, at hans Skib og Last var i Orden ved Afgangen.

I Fristaterne ere Forholdene gunstigere: Connossementformularerne ere mere bevægelige ogsaa i Faveur af Skibene; disse kunne finde Beskyttelse ved Certificater fra Surveyors of the New Orleans Board of Underwriters, navnlig naar det — som i d'Hrr. Elder Dempster & Co.s Formularer hedder — er foreskrevet, at Kjøbmanden skal accept same as conclusive evidence, that the vessel has been properly prepared in every way for cargo, and that the goods and all other cargo on board has been properly dunnaged and stowed. Det skal dog tilføjes, at end ikke denne Clausel har vist sig i Stand til at forhindre, at Modtagere i Henhold til Synsforretning paa Bestemmelsesstedet prøve paa at confiskere hele Fragten paa Grund af Skade under Rejsen. Der er langt frem, inden d'Hrr. Modtagere faa lært at lade Skibet i Fred.

46.

Kongl. Maj.ts Dom den 5 Juni 1902.

Vice Konsuln Percy Tham såsom hufvudredare för ångfartyget „Oxelösund" och Sjökaptenen Karl Etzler i egenskap af befälhafvare å ångfartyget „Margarete"

emot

Sjökaptenen F. W. Ohle såsom befälhafvare å ångfartyget „Franziska Podeus"
angående bergarelön.

Tyska ångfartyget „Franziska Podeus" med last af jernmalm på resa från Oxelösund till Rotterdam hade på morgonen den 11 Februari 1900 af bogserångaren „Oxelösund" anträffats lig-

gande strax invid det i närheten af farleden till Oxelösund belägna grundet Kopparnageln utan skydd för den då rådande från öppna hafvet kommande ost nordostliga stormen och den med stormen indrifvande packisen. Genom förenade bemödanden af nämnda bogserångare och till hjelp påkallade tyska ångfartyget „Margarete“ samt deras besättningar hade „Franziska Podeus“ bergats och införts till Oxelösunds hamn. Hufvudredaren för ångaren „Oxelösund“ och befälhafvaren å „Margarete“ yrkade uti stämning till Rådstufvurätten i Nyköping det befälhafvaren å „Franziska Podeus“ måtte med fartyg och last utgifva såsom bergarelön 156,122 kronor 50 öre motsvarande hälften af det bergades värde jemte ränta och ersättning för rättegångskostnaderna äfvensom godtgörelse för kostnaderna i anledning af sökt qvarstad å „Franciska Podeus“ med tillhopa 5616 kr. 60 öre.

Befälhafvaren å sistnämnda ångare bestred käromålet och ansåg att den lemnade hjelpen borde betraktas mera såsom bogsering än bergning, hvarför 15,000 kronor kunde anses vara tillräcklig ersättning.

I Utslag den 31 December 1900 ansåg Rådstufvurätten ersättningen böra utgå som i gällande sjölag vore för bergarelön stadgadt, och tilldömde redaren å „Oxelösund“ och befälhafvaren å „Margarete“ tio procent af det bergades till 267,245 kronor af Rådstufvurätten antagna värde med 26,724 kronor 50 öre jemte ränta äfvensom 4500 kronor såsom godtgörelse för qvarstads- och rättegångskostnaderna.

Svea Hofrätt fann det bergades hela värde hafva utgjort 312,245 kronor och bestämde bergarelönen till 45,000 kronor.

Högsta Domstolens flesta ledamöter beräknade värdet af det bergade till samma belopp, som Hofrätten upptagit, men med hänsyn till hvad i saken förekommit nedsatte bergarelönen till 30,000 kronor.

Justitieråden Thollander och Hellström pröfvade rättvist att med ändring af Hofrättens dom fastställa Rådstufvurättens utslag.

47.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 30te April 1902.

Dampskibet „Ootmarsum"s Rederi
(Advokat Lous)

mod

Dampskibene „Thor"s og „Havellen"s Rederier.
(Advokat Carl Lundh.)

For Assistance ved Afslæbning af Dampskibet „Ootmarsum", tilkjendes Dampskibene „Thor" og „Havellen" 1500 Kroner ved Sjøretsskjøn. Ved Sjøretsoverskjøn fastsættes Godtgjørelsen til 14,000 Kroner, men dette Overskjøn kjendes uefterretteligt af Høiesteret i Henhold til *Den norske Sjøfartslovs § 329,* idet det maatte antages at Overskjønnet var gaaet ud fra, at der forelaa Bjergning, og at det saaledes var egentlig Bjergeløn, der var tilkjendt ved Overskjønnet.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor Dr. *H. Scheel:* Nat til 13de September 1901 passerede Dampskibet „Ootmarsum" af Amsterdam, lastet med Tømmer og kommende fra Arkangel, gjennem Tjelsund paa Østsiden af Hindøen. Kl. 1.45 Formiddag den nævnte Dag stødte Skibet paa „Havskjærene" udenfor Tjeløen lidt nordenfor Lødingen; det blev staaende fast, idet der indtraadte Ebbe med Lavvande Kl. 8. Vedkommende Assuranceagent, der kom tilstede, tilbød ved 11-Tiden om Formiddagen Kapteinen en Slæbebaad, der skulde have 200 Kr., hvis Forsøget paa at trække Fartøiet af mislykkedes og i modsat Fald Betaling efter Sjøretsskjøn. Dette Tilbud antog Kapteinen, og der indfandt sig nu to Fiskerdampskibe, nemlig „Thor" og „Havellen". Disse fik Trosser fastgjort Kl. 12½ Eftermiddag, og Kl. 1.25 kom „Ootmarsum" løs fra Grunden.

Den 16de Septbr. 1901 afholdtes et Sjøretsskjøn i Lødingen, administreret af Sorenskriveren i Steigen, til Fastsættelse af den Dampskibene „Thor" og „Havellen" tilkommende Godtgjørelse. Retten kom til det Resultat, at der ikke forelaa noget Tilfælde af Bjergning og fastsatte Betalingen for ydet Hjælp ved Afslæbning til 1500 Kr.

Dampskibene „Thor"s og „Havellen"s Rederier begjærede derpaa Overskjøn, der afholdtes 25de September næstefter, og hvorved af de 5 Sjøretsmedlemmer, efterat Rettens Formand havde fratraadt, afgaves saadant Skjøn:

„Den Dampskibene „Thor" og „Havellen", deres Rederier. Fører og Mandskab tilkommende Betaling for ydet Hjælp ved Afslæbning af Dampskibet „Ootmarsum" den 13de September 1901 fastsættes til 14,000 — fjorten Tusinde — Kroner, der udredes af sidstnævnte Skib, dets Rederi, dets Kaptein eller Assurandører inden 15 — femten — Dage efter nærværende Skjøns lovlige Forkyndelse under Exekutions Tvang.

I Skjønsomkostninger betaler de Sidstnævnte til de Førstnævnte inden samme Frist og under samme Tvang 250 — to Hundrede og femti — Kroner."

Dette Skjøn har „Ootmarsum"s Rederi paaanket til Høiesteret, hvor der for Appellanten er nedlagt saadan Paastand:

At det paaankede Sjøretsoverskjøn af 25de September 1901 kjendes uefterretteligt at være, og at de Indstævnte tilpligtes in solidum at betale Appellanten Processens Omkostninger ved Høiesteret.

De Indstævnte, „Thor"s og „Havellen"s Rederier, har nedlagt Paastand om, at Sagen afvises, og at Appellanten tilpligtes at betale de Indstævnte Sagens Omkostninger for Høiesteret. Subsidiært har de Indstævnte paastaaet, at Appellantens Paastand ikke tages tilfølge.

Anken grundes derpaa, at det afgivne Overskjøn i Virkeligheden er bygget paa den Forudsætning, at der foreligger Bjergning og har fastsat Bjergeløn, ikke alene prøvet Underskjønnets Ansættelse af Godtgjørelsen for ydet Assistance. Dette finder Appellanten fremgaar saavel af det store Beløb, der fastsættes som af Overskjønnets Præmisser, der er saalydende:

„Man finder det bevist, at Skibet havde faaet Læk, da det stod paa Grunden, og antager det for tvivlsomt, hvorvidt det vilde have kunnet komme af ved egen Hjælp, og om det ikke, hvis det havde staaet over en Fjære til, vilde være bleven Vrag. Da det derhos stod paa et udsat Sted, antager man den ydede Assistance for meget værdifuld."

Til nærmere Belysning af Forholdet bemærkes, at „Ootmarsum" var assureret for 450,000 Kr., og at det ved en i Zaandam efter Fartøiets Ankomst did afholdt Besigtelse blev værdsat i skadelidt Tilstand til 276,000 Fl. eller ca. 414,000 Kr., medens den lidte Skade blev sat til ca. 24,000 Fl. eller omtrent 36,000 Kr.

Jeg finder at maatte give Appellanten Medhold. Som før bemærket har Sjøretten i Underskjønnet udtrykkelig udtalt, at

der ikke antages at foreligge noget Tilfælde af Bjergning, og dette er nærmere begrundet, idet det anføres, at det grundstødte Skib antages at ville være kommet af ved egen Hjælp ved Høivande Natten til den 14de Septbr., da der var Springflod, at Skibet ikke stod paa noget særligt udsat Sted, og at det, selv om der var opstaaet sydvestlig Vind, maatte antages, at Skibet kunde have bjerget sig, da Vandet ved saadan Vind vilde have steget adskillig, ligesom der var Adgang til at kaste mere af Dækslasten.

Som det fremgaar af det før Anførte, har Overskjønnet erklæret sig uenig med Sjøretten med Hensyn til alle disse Punkter. Det er vistnok ikke udtalt, at der foreligger Tilfælde af Bjergning; ei heller er det ligefrem sagt, at det grundstødte Skib var i Nød. Men Overskjønnets Udtalelser om Fartøiets Stilling og om dets Skade er dog saadanne, at en Konklusion gaaende ud paa, at der forelaa Bjergning, vilde falde ganske naturlig. Og naar man sammenholder Præmisserne med det høie Beløb, 14,000 Kr., hvortil Slæbedampernes Betaling er ansat, mener jeg, at man har tilstrækkeligt Holdepunkt til at antage, at Skjønsmændene i Virkeligheden er gaaet ud fra, at der har foreligget Bjergning og har fastsat Godtgjørelsen paa Grundlag heraf. Der er ligesaalidt i Overskjønnet som i Underskjønnet udtalt noget nærmere om Udgifter, Tab eller Resiko for Slæbedamperne ved Aftagningen af Fartøiet. Efter de foreliggende Oplysninger maa man gaa ud fra, at Grunden hertil er den, at der praktisk talt ingen Resiko har været, ligesom der heller ikke kan være Tale om betragtelige Udgifter eller Tidstab, naar hensees til den korte Tid, der medgik til Arbeidet og til, at Skibene havde ganske kort Vei til Stedet for Grundstødningen. Sjøretten begrunder i Underskjønnet sin Fastsættelse af Godtgjørelsen til 1500 Kr. ved at henvise til Skibets og Ladningens store Værdi og til den Omstændighed, at Hjælpen blev ydet strax efter Grundstødningen, forinden nogen større Del af Dækslasten var bleven kastet, og forinden Skibet havde faaet større Skade. Sjøretten maa saaledes antages at være gaaet ud fra, at de tilkjendte 1500 Kr. er en ganske rundelig Betaling for det ydede Arbeide. Men naar Overskjønnet uden at bygge paa andre Forudsætninger med Hensyn til Slæbedampernes Udgifter, Opofrelse og Resiko kommer til henved det tidobbelte Beløb, finder jeg som sagt, at dette, særlig naar det sees i Forbindelse med Overskjønnets Præmisser, ikke kan forklares anderledes, end at man i Virkeligheden

er gaaet ud fra, at det grundstødte Skib har været i Nød, og at under Hensyn hertil Værdien af det Reddede spiller en særdeles betydelig Rolle ved Godtgjørelsens Fastsættelse. Men ved at afgive sit Skjøn under denne Forudsætning har Skjønsmændene handlet i Strid med Sjøfartslovens § 329, hvorefter Overskjøn ikke kan optages angaaende Størrelsen af Bjergeløn eller dens Fordeling.

Jeg kommer derfor til det Resultat, at Appellantens Paastand maa blive at tage tilfølge, dog saaledes, at jeg finder, at der efter Omstændighederne er Grund til at ophæve Sagens Omkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Det paaankede Sjøretsoverskjøn af 25de September 1901 kjendes uefterretteligt at være.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg antager som han, at man ved Overskjønnet har betragtet Tilfældet som Bjergning. Men selv om saa ikke har været Tilfældet, mener jeg, Resultatet maa blive det samme. Den i Forhold til Sjørettens Ansættelse overordentlig høie Godtgjørelse, som Overskjønnet tilkjender, er, som af Førstvoterende paavist, udelukkende motiveret ved Hensynet til den farefulde Situation, hvori „Ootmarsum" befandt sig. Og hvis man ikke har betragtet Tilfældet som Bjergning, har man altsaa her ved Fastsættelsen af Godtgjørelse for ydet Assistance tillagt den antagne farefulde Situation den samme Vægt, som denne bør tillægges, naar der handles om at fastsætte Godtgjørelse for Bjergning. Men jeg tror ikke, at der er Adgang til at tillægge dette Moment eller det assisterede Skibs Værdi den samme Vægt og Betydning, naar det gjælder Godtgjørelse for ydet Assistance, som naar det gjælder Bjergning. Just heri mener jeg, at den væsentligste Forskjel maa være mellem Godtgjørelse for Bjergning og Godtgjørelse for ydet Assistance. Ved Bjergning, hvor Forudsætningen er, at det Bjergede uden den ydede Hjælp vilde gaaet tabt, og hvor Bjergerne er henvist til at faa sin Godtgjørelse af det Bjergede, er det naturligt, at Godtgjørelsen sættes i Forhold til det bjergedes Værdi og til den øiensynlige Fare, hvorfor Gjenstanden var udsat. Derfor er ogsaa, mener jeg, Høiesteret indsat som Appelinstans med Hensyn

til Bjergelønnens Størrelse. Naar Tilfældet derimod ikke kan karakteriseres som Bjergning, hvor der altsaa ikke har været overhængende Fare for det Bjergede, maa Godtgjørelsen væsentlig afpasses efter den Værdi, den ydede Hjælp i sig selv har under Hensyntagen til Resiko og forvoldt Tab for dem, der har ydet Assistancen. At denne Godtgjørelse sættes rundeligere, hvor det Bjergede har været af stor Værdi eller udsat for Fare, hvor altsaa Hjælpen har været af større Betydning for det assisterede Fartøi, er naturligt. Men dette bør efter min Mening aldrig her blive et Hovedmoment ved Fastsættelsen af Godtgjørelsen saaledes som ved den virkelige Bjergning.

Jeg mener altsaa, at selv om Tilfældet ikke af Overskjønnet er betragtet som Bjergning, maa man ved Fastsættelsen af Godtgjørelsen for den ydede Assistance feilagtig have fulgt væsentlig de samme Principer, som om her forelaa et Tilfælde af Bjergning.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med de tidligere Voterende.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Ligesaa.

Extraordinær Assessor, Expeditionssekretær *Bull:* Jeg er ikke enig med de tidligere Voterende. Det paaankede Overskjøn har i sine Præmisser betegnet det præsterede Arbeide som „ydet Assistance" og i sin Konklusion som „ydet Hjælp ved Afslæbning". Udtrykkelig har Overskjønnet vistnok ikke udtalt, at der foreligger Bjergning. Men Overskjønnets Præmisser er ganske kortfattede, og til at afgive en positiv Udtalelse af det nævnte Indhold var der saameget mindre Opfordring for Overskjønnet, som dette skarpt var pointeret allerede i den første Sætning af Underskjønnets Præmisser. At Overskjønnet har været opmærksom paa denne Udtalelse, maa man med saa meget større Tryghed kunne gaa ud fra, som Rettens Formand, efter hvad der er protokolleret, under Overskjønsforretningen bl. a. gjorde Mændene bekjendt med og oplæste for dem Underskjønnet. Efter min Opfatning findes der heller ikke i Overskjønnets Præmisser noget, som ikke er vel foreneligt med den Anskuelse af Forholdet, at der kun foreligger Assistance. Overskjønnet anser denne Assistance, kan man se, som ydet under Omstændigheder, der for det assisterede Fartøi var farefulde, og Overskjønnet har specielt fremhævet, hvad det forsaavidt lægger Vægt paa. Men dette var ganske naturligt, fordi Overskjønnets Bedømmelse af Situationen forsaavidt afviger fra Underskjønnets. Og ydet Assistance er, saavidt jeg kan forstaa, ikke at anse som Bjergning, selv om

den er ydet under Omstændigheder som de, der efter Overskjønnets Bedømmelse sammenholdt med Underskjønnets Præmisser skulde have foreligget.

Det eneste Moment, som efter mit Skjøn kan paaberaabes for, at Overskjønnet skulde hvile paa en feilagtig Basis, er Størrelsen af den af Overskjønnet tilstaaede Godtgjørelse.

Baade i og for sig og sammenlignet med den ved Underskjønnet fastsatte Godtgjørelse er dette Beløb unægtelig paafaldende høit. Men det gjælder her ikke at bedømme, hvorvidt Overskjønnets Ansættelse er mere eller mindre passende. Spørgsmaalet er, om Godtgjørelsen er saa urimelig høi, at man alene deraf og — som jeg mener — uden Støtte i andre Momenter med tilstrækkelig Sikkerhed kan slutte, at Overskjønnet maa have gaaet ud fra urigtige Forudsætninger. Og en saadan Slutning kan man efter min Opfatning ikke med tilstrækkelig Sikkerhed drage. Man kan efter mit Skjøn hverken drage den Slutning, at Skjønnet urettelig har ment at kunne bedømme Tilfældet som Bjergning, og heller ikke, at det ved Ansættelsen af Godtgjørelse for Arbeidet, betragtet som blot Assistance, har inddraget uvedkommende Momenter eller tillagt visse Momenter en Indflydelse, som der ikke rettelig var Adgang til. I sidste Henseende skal jeg bemærke, at efter Forholdets egen Natur vil det i mangfoldige Tilfælde stille sig saaledes, at det maa være Gjenstand for en skjønsmæssig Bedømmelse, hvorvidt et præsteret Arbeide er at betragte som Bjergning eller blot som ydet Assistance. Ydet Assistance kan ligge paa Grændsen af udført Bjergning, og det følger da heraf, mener jeg, at der paa disse Yderpunkter heller ikke vil eller bør være nogen særdeles stor Forskjel paa Størrelsen af den Godtgjørelse, som i de hinanden nærliggende Tilfælde tilstaaes, eller paa den Vægt, de forskjellige Momenter, der kommer i Betragtning, enkeltvis maa blive at tillægge. Naar Assistance ydes under saa farefulde Omstændigheder, at Tilfældet ligger ganske nær op til Bjergning, er det efter mit Skjøn en Følge deraf, at man maa tillægge specielt Hensynet til det assisterede Fartøis Værdi en særdeles stor Vægt. Saavidt jeg kan forstaa, er Høiesteret ogsaa ved tidligere Afgjørelser gaaet ud fra denne Opfatning.

Jeg kan isaahenseende henvise til Høiesteretsdom i Retstid. for 1886, Pag. 26, jfr. ogsaa Platous Sjøret, Pag. 501—502.

Jeg kommer altsaa til det Resultat, at det paaankede Sjøretsskjøn maa blive at stadfæste; men da jeg staar alene med

min Mening, bliver det ufornødent for mig at forme nogen Konklusion.

Extraordinær Assessor, Docent *Gjelsvik:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder derhos Andenvoterendes Bemærkninger.

Justitiarius *Løchen*: Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

48.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 20de Juni 1902.

Dampskibet „Erna"s Rederi
(Advokat L. Hofgaard)

mod

Dampskibet „Kragerø"s Rederi.
(Advokat Keyser Jordan.)

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 66 (S. 369) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania stadfæstes af Høiesteret.

Assessor *Motzfeldt:* Den 5te Marts 1900 fandt der om Aftenen ved Sandtangen paa Hovedøen ved Kristiania Havn et Sammenstød Sted mellem Dampskibene „Erna" og „Kragerø". „Kragerø"s Rederi anlagde i den Anledning Sag mod „Erna"s Rederi til Betaling af Erstatning for den Skade, der ved Sammenstødet var tilføiet „Kragerø" til samlet Beløb Kr. 14,064.31. „Erna"s Rederi udtog Kontrastævning og paastod „Kragerø"s Rederi tilpligtet at erstatte den „Erna" forvoldte Skade med Kr. 17,386.34.

Ved Dom, afsagt den 3die Juni 1901 af Kristiania Sjøret, blev Dampskibet „Erna"s Rederi tilpligtet at betale Dampskibet „Kragerø"s Rederi de paasøgte Kr. 14,064.31 med 4 pCt. Rente fra 26de Juni 1900 og i Procesomkostninger 200 Kr. „Kragerø"s Rederi blev derhos kjendt berettiget til som Sjøpanthaver i Hen-

hold til Sjøfartsloven at sætte Dampskibet „Erna“ med Tilbehør til offentlig Auktion til den nævnte Fordrings Fyldestgjørelse. „Kragerø“s Rederi blev frifundet for „Erna“s Rederis Tiltale i Sagen.

Angaaende de nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet henviser jeg til Sjøretsdommens Præmisser.

Denne Dom er af „Erna“s Rederi indbragt for Høiesteret, hvor det har paastaaet sig frifundet og hos „Kragerø“s Rederi tilkjendt Kr. 17,386.34 med Renter samt sig kjendt berettiget til som Sjøpanthaver at sætte Dampskibet „Kragerø“ med Tilbehør til Auktion til Fyldestgjørelse af Fordringen.

„Kragerø“s Rederi har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet.

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Efter Sjøretsdommen er der erhvervet endel nye Oplysninger og optaget tre Tingsvidner.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten og henholder mig til dens Begrundelse, der for mig er tilfredsstillende. De efter Sjøretsdommen fremkomne nye Oplysninger, hvilke jeg ikke agter at gaa nærmere ind paa, er ikke efter min Mening egnede til at forandre Sagens Stilling. De synes mig snarere at styrke end at svække det Resultat, hvortil Sjøretten er kommet.

Jeg stemmer altsaa for Stadfæstelse af Sjørettens Dom, og jeg finder, at Appellanten i en Sag som denne ikke kan undgaa at maatte erstatte sin Modpart Sagens Omkostninger.

K o n k l u s i o n :

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Dampskibet „Erna“s Rederi til Dampskibet „Kragerø“s Rederi 800 — otte Hundrede — Kroner.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell* og Assessor *Birkeland:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Byretsassesor Dr. *H. Scheel:* Ligesaa. Jeg vil dog udtale, at idet jeg med Sjøretten finder at maatte betragte det som en Feil, at der ikke blev signaliseret fra „Kragerø“s Side, da man gav haardt Bagbord Ror, har jeg været i adskillig Tvivl om, hvorvidt ikke „Kragerø“ burde bære en Del af den ved Sammenstødet forvoldte Skade. Men jeg tør dog ikke driste mig til at stille mig paa et andet Standpunkt

end Sjøretten, naar denne sagkyndige Ret udtaler, at Undladelsen af at signalisere ikke kan have havt nogen Betydning for Kollisionen.

Assessor *C. Hansteen:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor H. Scheel.

Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

49.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 10de Juli 1902.

Mæglerfirmaet Camillo Eitzen & Co.
(Advokat Keyser Jordan)

mod

Larsen & Fløystad.
(Advokat Joh. Bredal.)

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 32 (S. 154) optagne Dom stadfæstes af Høiesteret, dog saaledes at Høiesteret, i Anledning af nogle uklare og tildels urigtige Udtalelser af Sjørettens Majoritet, i sin Konklusion præciserer, at det, som Citantskabet kan fordre erstattet, kun er det Tab, der forvoldtes det ved, at Indstævnte telegrafisk meddelte Citantskabet, at Fragt var afsluttet, uden først at have skaffet sig Sikkerhed for, at Fragtslutning virkelig var kommet istand.

Assessor *Motzfeldt:* I en af Firmaet Larsen & Fløystad som Redere for Skibet „Carlotte Padbury" mod Skibsmæglerfirmaet Camillo Eitzen & Co. anlagt Erstatningssag blev af Kristiania Sjøret under 28de Januar 1901 afsagt saadan Dom:

„Indstævnte Camillo Eitzen & Co. bør til Citantskabet Larsen & Fløystad betale Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning for den Skade og det Tab, som er Citantskabet forvoldt derved, at Indstævnte den 7de April 1898 telegrafisk meddelte Citantskabet som „Carlotte Padbury"s Redere, at Fragt var sluttet for 3 Reiser til London med Is for henholdsvis $7^1/_2$ sh., 8 sh. og $8^1/_2$ sh. pr. Ton d.w., uden iforveien at have sikret sig, at vedkommende Afskiber var villig til at undertegne Certepartiet om en saadan Befragtning, med Renter af Skjønsbeløbet 4 — fire — af Hundrede aarlig fra 29de Januar 1900, til Betaling sker."

Denne Dom er af Camillo Eitzen & Co. indbragt her for Retten, hvor Firmaet har paastaaet sig frifundet.

Larsen & Fløystad har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet.

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sjørettens Dom.

Da Dommen ikke er kontrapaaanket, er der ikke her for Høiesteret Spørgsmaal om, at Eitzen & Co., saaledes som af Larsen & Fløystad ved Sjøretten principalt paastaaet, skal have Ansvar i Overensstemmelse med Sjøfartslovens § 128 for Opfyldelsen af den omtelegraferede, men i Virkeligheden ikke istandbragte Fragtslutning.

Der foreligger til Høiesterets Afgjørelse kun Spørgsmaalet om, hvorvidt Eitzen & Co. er forpligtet til at erstatte „Carlotte Padbury"s Rederi den Skade, der maatte være Rederiet forvoldt ved den urigtige Meddelelse om, at det var kommet til en Fragtslutning.

Dette Spørgsmaal finder jeg maa besvares bekræftende. Jeg er i dette Punkt enig med Sjøretten, der heri er enstemmig. Jeg behøver ikke at bygge dette Resultat paa, at det skulde være i og for sig uforsvarligt paa Basis alene af en Telefonsamtale, uden ved noget Kontrolmiddel at have sikret sig en korrekt Opfatning af Medkontrahentens Udtalelser, at erklære en vigtig Forretning afsluttet og derved bringe en anden til at indrette sine Handlinger i Overensstemmelse dermed. Eitzen erkjender iøvrigt selv, at Telefonen paa den omhandlede Linie sjelden er ganske tydelig, og Baarsrud erklærer, at den ved den omhandlede Leilighed var saa utydelig, at han end ikke kunde bringe Fartøiets Navn paa det rene under Samtalen. Jeg bygger mit Resultat paa Eitzens eget Referat af den Telefonsamtale, han angaaende Fragtslutningen havde med Baarsrud.

Eitzen udtaler selv som Vidne under Sagen mod Baarsrud, at Baarsrud under Samtalen sagde: „Skibet er jo 530 Registerton," hvortil Eitzen svarede, at han ikke var saa nøie kjendt hermed, men at det var mellem 500 og 600 Registerton. Eitzen erindrer ikke, udtaler han, hvorvidt Ballasten udtrykkelig blev nævnt under Samtalen. Eitzen hørte altsaa efter sin egen Erkjendelse, at Baarsrud i Telefonen forlangte Fartøi af en bestemt Størrelse. Eitzen kjendte ikke det Fartøis Størrelse, som han tilbød. Og han gjorde sig heller ikke efter Samtalen den Umage at se efter i Skibsregistret eller andetsteds for at forvisse sig om, at Fartøiets Størrelse svarede til den af Baarsrud forlangte. Og han maatte som erfaren Mand vide, at Størrelsen af Fartøiet ved en Isfragt som den, hvorom her var Tale, for Baarsrud spillede en saa stor Rolle, at Uoverensstemmelse mellem Parterne i denne Henseende meget let vilde kunne føre til Vanskeligheder eller til, at Baarsrud vilde erklære Fragten for ikke afsluttet, naar han ikke fik det Fartøi, han havde begjært. Dertil kommer, at Eitzen lod to Dage gaa hen efter denne utilfredsstillende Telefonsamtale, inden han oversendte Baarsrud Certepartiet. Naar Eitzen under disse Omstændigheder strax efter Telefonsamtalen telegrafisk meddeler Rederiet, at Fragten er afsluttet, er dette en saavidt stor Uforsigtighed, at han maa bære Følgerne, om det viser sig, at

han heri tager feil. Han vidste jo efter det Oplyste, at Skibet laa fuldstændig seilklart i Kjøbenhavn, og at Rederiet strax ved Modtagelsen af Underretning om Fragtslutning vilde lade Fartøiet afseile.

Hvad Eitzen & Co. skal erstatte, bliver efter min Mening det Tab, som er forvoldt Rederiet derved, at det i Tiden fra Modtagelsen af Eitzens Telegram af 7de April, og indtil erholdt definitiv Meddelelse om, at dette Telegram beroede paa en Feiltagelse, har handlet og maattet handle under Forudsætning af, at Fartøiet var bortfragtet til Baarsrud. Sjørettens Formand antager, at det ikke er paavist, at der herved er paaført Rederiet noget virkeligt Tab. Jeg antager derimod, at saadant Tab efter det Oplyste her er sandsynliggjort. Det samme finder jo ogsaa Sjørettens sjøkyndige Medlemmer. Men disse Medlemmers Udtalelser om, hvad der er Gjenstand for Erstatning, er for mig dels noget uklare og dels urigtige. Der siges i Sjøretsdommen: „For de Omkostninger, som Rederiet har havt ved at seile Skibet til Arendal og ligge uvirksom der en Tid, antages Indstævnte at burde tilsvare Rederiet tilligemed muligens opstaaet Tab ved, at den fra Drammen erholdte Fragt var ringere end den af Indstævnte først omtelegraferede Fragt fra Nærsnæs." Jeg mener, at hvad der skal erstattes, er alene det Tab, der er en Følge af, at Rederiet har anseet sig bundet og handlet derefter, indtil det var bragt fuldt paa det Rene, at der ingen virkelig Fragtslutning var kommet istand. Dette Tidsrum antager jeg maa udstrækkes til den 13de April. Den 12te April telegraferede nemlig Rederiet til Eitzen, at „Padbury" var indkommet til Arendal og spørger, om det skal betragte Eitzens Telegram og Brev af 9de s. M. som endeligt Brud paa Overenskomsten. Og herpaa erholdt Rederiet 13de April fra Eitzen saadant Telegrafsvar: „Grundet tidligere fremholdende Misforstaaelse refuserer Kjøbmanden „Padbury".

Ved Bestemmelsen af eventuel Erstatning for Tab af Fragt bliver der ikke som af Sjørettens sjøkyndige Medlemmer antaget at tage Hensyn til den omtelegraferede, men i Virkeligheden ikke istandbragte Fragtslutning for London for tre Reiser. Men ifald Rederiet kan godtgjøre eller bringe til overveiende Sandsynlighed, at det i Tiden mellem 7de og 13de April havde havt Adgang til at bortfragte Fartøiet for en heldigere Fragt end den senere opnaaede — en Adgang, som det ikke kunde benytte, fordi det ansaa sig bundet ved Fragtslutningen til Baarsrud — maa saadant Tab erstattes. Og med Hensyn til Forseilingen til Arendal og Opholdet dersteds antager jeg, at hvad Eitzen & Co. har at erstatte, maa være den ugunstigere Stilling for Fragslutning, hvori Redetiet maatte være kommet ved at have Fartøiet henliggende i Arendal istedetfor i Kjøbenhavn, samt de muligt større Udgifter ved Reisen til og Opholdet i Arendal end ved at ligge stille i Kjøbenhavn.

Det er af Larsen & Fløystad paastaaet, at Eitzen & Co. ogsaa skal erstatte Omkostningerne ved den Retssag, som Rederiet

anlagde mod Baarsrud for at faa denne forpligtet til at vedstaa den angivelig indgaaede Fragtslutning.

Denne Paastand antager jeg ikke kan gives Medhold. Disse Omkostninger er ikke en direkte Følge af Telegrammet af 7de April. Det er heller ikke en Erstatningspost, der er Gjenstand for Skjøn af uvillige Mænd. Det maatte være Rettens Sag at afgjøre, hvorvidt Eitzen & Co. var forpligtet til at erstatte disse Omkostninger. Men deraf følger igjen, at Larsen & Fløystad maatte have nedlagt Paastand ved Sjøretten om at tilkjendes dette Beløb. Det kunde som bemærket ikke indgaa under, hvad der skulde være Gjenstand for skjønsmæssig Afgjørelse. Og da der ikke af Larsen & Fløystad er nedlagt nogen Paastand ved Sjøretten om Tilkjendelse af det omhandlede Beløb, antager jeg ikke, at der nu for Høiesteret er Adgang til at optage dette.

Procesomkostningerne ved Høiesteret antager jeg bør ophæves.

Sjørettens Udtalelser om, hvad der skulde være Gjenstand for Erstatning, var, som bemærket, delvis urigtige og delvis uklare, saa der var Grund for Eitzen & Co. til at faa Dommen prøvet ved Høiesteret.

Konklusion:

Appellanten, Camillo Eitzen & Co., bør til Indstævnte, Larsen & Fløystad, betale Erstatning for det Tab, som ved Skjøn, optaget paa Camillo Eitzen & Co.s Bekostning, maatte findes at være Larsen & Fløystad forvoldt derved, at Camillo Eitzen & Co. den 7de April 1898 telegrafisk meddelte Larsen & Fløystad som „Carlotte Padbury"s Redere, at Fragt for Fartøiet var afsluttet, uden først at have skaffet sig Sikkerhed for, at Fragtslutning virkelig var kommet istand.

Af Skjønsbeløbet betales 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 29de Januar 1900, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, dog saaledes, at jeg ikke betragter de af Førstvoterende fremholdte Poster som udtømmende eller som de eneste, hvortil et Skjøn har at tage Hensyn indenfor den Ramme, som Førstvoterende har trukket for Erstatningspligten. Jeg mener nemlig, at Skjønnet ogsaa kan medtage andre Faktorer, som det maatte finde, at det paadragne Tab bestaar i.

Assessor *Reimers:* Jeg er paa samme Maade som Hr. Assessor Birkeland i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraordn. Assessorer, Byretsass., Dr. *H. Scheel*, Sorenskr. *Blom* og Byretsassessor *Prydz* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Indhold: 45. H. Halkier: Connossementsansvaret. — 46. Kongl. Maj.t.: Percy Tham och K. Etzler emot F. W. Ohle. — 47. Norges Høiesteret: Dpsk. „Ootmarsum"s Rederi mod Dpsk.ne „Thor"s og „Havellen"s Rederier. — 48. Norges Høiesteret: Dpsk. „Erna"s Rederi mod Dpsk. „Kragerø"s Rederi. — 49. Norges Høiesteret: Camillo Eitzen & Co. mod Larsen & Fløystad.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15	Aargang III	1902

50.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 16de Juli 1902.

D'Hrr. H. Svarrer & Co.
(Høiesteretsadvocat Halkier)

mod

Det kongelig oktroierede Sø-Assurance Kompagni.
(Høiesteretssagfører Asmussen).

Paa Reise fra Sverige til England med Trælast maa en Del af Dækslasten kastes. Ved Certepartiet er York Antwerpen Reglerne vedtagne som Norm for Havarigrosopgjør, dog at kastet Dækslast skal erstattes som Havarigros. Kaskoassurandørerne nægter at betale det Bidrag til kastet Dækslast, der var ilignet Skibet ved Dispacheopgjøret i England, men dømmes til at betale, fordi Dispachen for heromhandlede Punkts Vedkommende maatte antages at være overensstemmende med almindelig engelsk Ret.

Den 13de Oktober 1899 udfærdigede „Det kongelig oktroierede Sø-Assurance Kompagni" en Assurancepolice, hvorved det for D'Hrr. H. Svarrer & Co. forsikrede det disse tilhørende Dampskib „F. C. Andersen", ført af Kaptajn Nielsen, for en Kaskoværdi af 145,000 Kr. for Tiden fra den 14de s. M. til den 13de Oktober 1900 mod en Præmie af 6½ %, idet Skibet

angaves at være bestemt til i den Tid at gaa i Fragtfart i de europæiske Farvande.

I Henhold til et den 31te Maj 1900 afsluttet Certeparti afgik det nævnte Skib den 3dje Juli 1900 fra Brandohamn i Sverrig med en Ladning Planker, Brædder og Bord bestemt til Hartlepool i England, hvortil Skibet ankom den 10de Juli s. A. Undervejs havde Skibet gentagne Gange, særlig den 5te, den 7de og den 8de Juli, meget haardt Vejr, og af dets Dækslast skyllede derfor en stor Del overbord, medens derhos yderligere en stor Del deraf blev kastet overbord med Forsæt for at rette Skibet, der gentagende havde faaet meget betydelig Slagside. Skibet kom derefter i Dok i England, og ved den i August Maaned 1900 af Dispachøren i London foretagne Dispache opgjordes den mistede Dækslast til lidt over 26 Standards, hvoraf 10 Standards betragtedes som kastede overbord. Disse 10 Standards bleve i Dispachen medregnede som Groshavari, og blev det ved Opgjørelsen paalagt Skibet at udrede £ 73. 17. 11 af den samlede Værdi deraf (£ 97. 17. 6).

D'Hrr. H. Svarrer & Co. krævede det nævnte Beløb godtgjort af Skibets Assurandører, og, da disse vægrede sig ved at betale samme, anlagde H. Svarrer & Co. nærværende Sag, hvorunder de under Paaberaabelse af den ovennævnte Kaskopolice m. m. have paastaaet „Det kongelig oktroierede Sø-Assurance Kompagni" dømt til at betale dem de anførte £ 73. 17. 11 med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 22de Marts 1901 foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Sagen er der ikke Strid om Nødvendigheden af Overbordkastningen, om Omfanget og Værdien af den overbordkastede Dækslast eller om Rigtigheden af Udregningen af det fordrede Beløb, men kun om, hvorvidt den overbordkastede Dækslast med Føje er henført under Groshavari, hvad de Indstævnte har bestridt Berettigelsen af.

Foreløbig bemærkes, *at* det for Skibet „F. C. Andersen"s her omhandlede Rejse oprettede Certepart af 31te Maj 1900 vel ikke er fremlagt under Sagen, men efter det foreliggende maa antages at have været affattet overensstemmende med den i de senere Aar for nordiske Skibe i Brug værende „Chamber of shipping"s Certepartiform for Trælast fra Skandinavien og Finland, hvis Kodenavn er „Scanfin", *og at* det i alt Fald indeholdt

ordret den samme Klausul som dettes § 11, nemlig: „I Tilfælde af Havari skal samme opgøres efter York-Antwerpen Reglerne af 1890, undtagen at Udkastning af Trælast *) (og Fragten derpaa) for den fælles Sikkerheds Skyld tilstedes som Groshavari“ (— Artikel I i de nævnte Regler indeholder tværtimod, at „Overbordkastet Dækslast erstattes ikke i Havarigrosse“ [no jettison of deckcargo shall be made good as general average], jfr. ogsaa § 190 Nr. 2 i den danske Sølov —).

I den med de Indstævnte afsluttede Kaskopolice af 13de Oktober 1899 for Aaret til 13de Oktober 1900 var det, som sædvanlig, udtalt, at foruden samme gjaldt de Policen vedhæftede (ɔ: paatrykte) Betingelser. I disse var der bl. a. (— jfr. den danske Sølovs §§ 213 og 250 —) anført efterfølgende to: 1) „Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovlig opgjorte Dispache; Tab og Omkostninger, der ikke i denne ere beregnede som Havarigrosse, kunne ikke fordres erstattede under Paaberaabelse af, at de ere Havarigrosse efter dansk Ret. Havaribidrag til Tab ved Opofrelse af Dækslast erstattes, uden Hensyn til Bestemmelsen i Konventionens § 139, naar Tabet i Dispachen rettelig er beregnet som Havarigrigrosse“ og endvidere: 2) „Naar det ved Certeparti og Konnossementer er vedtaget, at Dispache i Tilfælde af Havari skal opgøres efter York og Antwerpen rules (ɔ: Regler) af 1890, bliver den i Overensstemmelse hermed paa rette Sted opgjorte Dispache, forsaavidt Rhederiets og Ladningsejernes Mellemværende afgøres ved samme, ogsaa at følge ved Fastsættelsen af den Rhederen tilkommende Assuranceerstatning.“ I Forbindelse dermed skal det bemærkes, at, ligesom § 121 i den nysnævnte Konvention af 2den April 1850 for det indstævnte Kompagni indeholder, at „uanmeldte usædvanlige Betingelser mellem Forfragter og Befragter ikke falde Kompagniet som Forsikrer til Last,“ saaledes indeholdt den ovennævnte § 139 i Konventionen, at for Gods, som ladedes paa Dækket, gaves ingen Erstatning, saafremt det ikke ved Forsikringens Indgaaelse havde været anmeldt for Kompagniet, at Gods skulde have Plads der, og at en hos Kompagniet forsikret Rheder, som efter Opgørelse af Groshavari paa fremmede Steder havde maattet give Havaribidrag med Hensyn til udkastet Dækslast, ikke erholdt nogen Erstatning derfor hos Kompagniet, med mindre Ret dertil var bleven særlig betinget.

*) skal vistnok være Dækslast.

Til Støtte for den af Sagsøgerne nedlagte Paastand have disse nu paaberaabt sig, at ifølge selve Kompagniets Police skal det afgøres efter den paa rette Sted opgjorte Dispache, hvad der skal henregnes til Groshavari, og at de af dem fordrede £ 73.17.11 netop ere paalagte Skibet som Groshavaribidrag ved den af dem tilvejebragte, paa rette Sted lovlig opgjorte Dispache, idet det i England, hvis Ret netop i nærværende Tilfælde maa komme til Anvendelse, nu i alt Fald er „common law" med Hensyn til saa godt som alle Handelsvarer og særlig da med Hensyn til Trælast fra de nordiske Lande, som det fremgaar af „Scanfin" Certepartierne, at udkastet Dækslast — uanset den anførte York-Antwerpen Regel I, der ikke har kunnet lade sig gennemføre, — henføres under Havarigrosse, samt at dette ogsaa nu er gældende de fleste andre Steder og ligeledes i Praxis har været anerkendt af det indstævnte Kompagni selv derved, at det, som i Policebetingelserne omtalt, har ladet Konventionens § 139 ude af Betragtning.

De Indstævnte have i Modsætning dertil vel ikke bestemt benægtet, at Henregningen af udkastet Dækslast, særlig Trælast, under Havarigrosse nu mulig stemmer med almindelig engelsk Ret, medens det formentlig tidligere har været anderledes, men de Indstævnte have hævdet, at det maa blive uden al Betydning i nærværende Tilfælde, idet den foreliggende Dispache i Virkeligheden slet ikke er opgjort paa Basis af, hvad der er engelsk Ret, men kun paa Grundlag af den i selve Dispachen fremdragne Klausul i Certepartiet af 31te Maj 1900, hvorefter Havaritilfælde skulde opgøres efter York-Antwerpen Reglerne af 1890, dog med udtrykkelig Forbigaaelse af deres Punkt I, idet Udkastelse af Dækslast netop skulde betragtes som Groshavari. Men, medens den paa Grundlag deraf opgjorte Dispache nu vel maatte blive bindende imellem Rhederne og Ladningsejerne indbyrdes, maatte den formentlig blive uforbindende og uden Betydning for Assurandørerne, ɔ: de Indstævnte, da de i Strid med Konventionens § 121 og § 139 ikke vare blevne gjorte bekendte forud med og havde samtykket i den nævnte Klausul. Naar det i den ovenfor anførte Bestemmelse i Policens trykte Betingelser var udtalt, at Assurandørerne ɔ: de Indstævnte, skulde betale efter Opgørelsen mellem Rhederne og Ladningsejerne, naar denne i Henhold til Certepartiet var sket efter York-Antwerpen Reglerne af 1890, var det kun under Forudsætning af, at Opgørelsen skete fuldt ud efter disse, og de

kunde derimod ikke være pligtige at betale efter samme, naar der som i nærværende Tilfælde gjordes vilkaarlige Undtagelser derfra, eftersom de enkelte Regler vare mere eller mindre fordelagtige for Rhederne. Opgørelsen kunde i Virkeligheden efter de Indstævntes Opfattelse hverken siges at være sket efter engelsk Ret, hvilke Forpligtelser denne saa end maatte medføre, eller efter York-Antwerpen Reglerne af 1890, men kun paa et vilkaarlig vedtaget, ikke for dem forbindende Grundlag, og de kunde derfor ikke være pligtige til at betale ud over, hvad almindelig dansk Ret medførte, hvorefter, jfr. § 190 Nr. 2, udkastet Dækslast ikke bliver at henføre under Havarigrosse.

Der maa nu vel gives de Indstævnte Medhold i, at de ikke kunne blive bundne ved en Opgørelse i Henhold til York-Antwerpen Reglerne af 1890, naar disse ikke i samme ere fulgte helt ud, men der uden deres Samtykke er gjort Undtagelser derfra.

Retten maa imidlertid være af den Mening, at Sagsøgernes Paastand om Betaling af de fordrede £ 73. 17. 11 med Renter dog bør tages til Følge. Den foreliggende Dispache, der er opgjort i London af engelske Dispachører, maa nemlig efter alt det foreliggende antages i Virkeligheden helt og udelukkende at være opgjort paa Grundlag af engelsk Ret, saaledes at Omtalen i samme af den omhandlede Klausul i Certepartiet af 31te Maj 1900 kun er sket for at fremhæve, at selve Certepartiets Bestemmelser netop vare de samme som engelsk Rets paa det her omhandlede Omraade („Scanfin"formen), ligesom der ikke findes med Føje at kunne rejses Tvivl om, at efter engelsk Ret (— „common law and custom" —) udkastet Dækslast nu bliver at henføre til Havarigrosse. Den nævnte Dispache maa derefter ifølge selve Policen („Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovlig opgjorte Dispache"), jfr. ogsaa Sølovens § 250, blive forpligtende for de Indstævnte. Og dertil kommer saa endnu, at det i selve den her paaberaabte, tidligere citerede Bestemmelse i Policen udtrykkelig, som af Sagsøgerne fremhævet, er udtalt, at Havaribidrag til Tab ved Opofrelse af Dækslast erstattes, naar Tabet i Dispachen rettelig er beregnet som Havarigrosse, *uden Hensyn til Bestemmelsen i Konventionens § 139*, der altsaa netop ved Policen maa siges at være sat ud af Kraft, forsaavidt ikke York-Antwerpen Reglerne af 1890 udtrykkelig, særlig deres Punkt I, ere vedtagne at skulle bringes til Anvendelse, uden at der iøvrigt findes Anledning til

at komme nærmere ind paa det, som det synes noget uklare Forhold mellem de anførte to trykte Betingelser i Policen.

Sagens Omkostninger findes dog at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: „Det kongelig oktroierede Sø-Assurance Kompagni" bør til Sagsøgerne: D'Hrr. H. Svarrer & Co. betale de paastævnte £ 73. 17. 11 med Renter deraf 5 % aarlig fra den 22de Marts 1901, til Betaling sker. Sagens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

— — —

51.

Norges Høiesterets Votering og Dom*) den 26de Juli 1902.

Hunsfos Fabriker
(Adv. A. M. Seip).

mod

Kristiansands Kommune, ved dens Magistrat og Ordfører.
(Adv. Sigval Jacobsen).

Norges Høiesteret fraviger sin tidligere Praxis, se Høiesteretsdom af $^{17}/_{3}$ 1894 („Norsk Retstidende" 1894, Side 753) og giver efter *§ 33 i Lov om Bykommunernes Skattevæsen* (Lov af $^{15}/_{4}$ 1882) — Landsskatteloven's § 42 — Ret til Fradrag ved Skatteligningen til Dækkelse af *den aarlige Værdiforringelse gjennem Slid, Ælde og efterhaanden opstaaende Utidsmæssighed — Amortisation* — for Anlæg og Driftsmidler, hvorunder indgaar ogsaa *Skibe*.

Med Hensyn til nærværende Sags faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til Bergens Overrets Dom af 6te Mai 1901.

*) Skjønt denne Dom ikke behandler noget Sjøfartsemne, optages den dog, da den er af stor Interesse for norske Skibsredere.

Ved denne Dom blev saaledes kjendt for Ret: „Den paaankede Udpantningsforretning stadfæstes. Sagens Omkostninger ophæves."

Ved den stadfæstede Udpantningsforretning af 10de Novbr. 1899 var af Kæmneren i Kristiansand givet Kristiansands Kommune Udlæg hos Hunsfos Fabriker for ilignet Indtægts- og Formuesskat for 1899 efter Beregningssum Kr. 3041.74.

Overrettens Dom er nu af Hunsfos Fabriker ved Stævning af 12te August 1901 indanket for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har her for Retten nedlagt Paastand om Underkjendelse af Udpantningsforretningen og Tilkjendelse af Procesomkostninger for Overretten og Høiesteret.

Indstævnte, Kristiansands Kommune, har paastaaet Overretsdommen stadfæstet og sig tilkjendt Omkostninger for Høiesteret.

Appellanten har for Høiesteret fremsat de samme Indsigelser mod Ligningen som for Overretten.

Forsaavidt Appellanten gjør gjældende, at Overskattekommissionens skjønsmæssige Ansættelse af hans Indtægt er urigtig, er Høiesteret med Overretten enig i, at denne Indsigelse ikke kan gives Medhold og kan forsaavidt i det væsentlige tiltræde nævnte Rets Begrundelse.

Appellanten gjør dernæst gjældende, at Overskattekommissionen urettelig har nægtet at gjøre Fradrag for den Del af Indtægten, der nødvendigvis maa medgaa til at dække den aarlige Værdiforringelse af Fabriken og dens forskjellige Bestanddele gjennem Slid, Ælde og efterhaanden opstaaende Utidsmæssighed. Forsaavidt Indstævnte herimod principaliter har gjort gjældende, at Fradrag kun er nægtet for Amortisation af „fast og dermed i Klasse staaende Eiendom", men derimod forøvrigt skal være indrømmet, altsaa for Inventar og Maskineri, finder Høiesteret efter de foreliggende Oplysninger ikke at kunne antage, at saa er Tilfældet. Sammenholder man Præmisserne for Overskattekommissionens Kjendelse med den indgivne Skatteklage, maa det forudsættes, at Kommissionen har villet nægte ethvert Krav paa Fradrag af den omhandlede Art. Spørgsmaalet bliver derfor, om dette er skeet med Rette.

Overretten har besvaret dette Spørgsmaal bekræftende under Henvisning til Høiesterets i Retst. for 1894, S. 753, indtagne Dom af 17de Marts s. A.

For Høiesteret har det imidlertid ved den fornyede Overveielse, som Spørgsmaalet nu er blevet Gjenstand for, maattet fremstille sig som særdeles tvilsomt, om den Opfatning, som ligger til Grund for Høiesteretsdommen af 1894, og som forøvrigt ogsaa dengang var Gjenstand for Dissents, lader sig opretholde som den efter vor Skattelovgivning rigtige.

De herhenhørende Spørgsmaal har i vor Litteratur i det mellemliggende Tidsrum fra forskjellige Sider været underkastet en indgaaende Drøftelse.

I en Afhandling „Afkastning og Indtægt" i Statsøkonomisk Tidsskrift for 1898 (hvoraf et Særtryk ogsaa er blevet dokumenteret i nærværende Sag) har Professor *Aschehoug* indgaaende behandlet vor egen saavelsom forskjellige fremmede Lovgivningers Stilling bl. a. til det her foreliggende Spørgsmaal og udtaler sig bestemt mod den Opfatning, der i den nævnte Dom fik Høiesterets Tilslutning (S. 278 fgg., spec. 282—84). Fra en anden Side har Aktielovkommissionen nærmet sig Spørgsmaalet, idet den i sit i 1894 afgivne Udkast til Aktielov har havt at bringe i Forslag bl. a. Forskrifter, sigtende til at opretholde den af et Selskab anmeldte Aktiekapital. Til denne Ende foreslaar Kommissionen bl. a. Paabud om, at der i Aktieselskabets Aarsopgjør fra Værdien af „Anlæg, Maskiner, Skibe og andre Gjenstande, der vedvarende er bestemte til Forretningens Drift", skal gjøres Fradrag af „en til deres aarlige Forringelse ved Alder og Slid svarende Sum", eller at et hertil svarende Beløb aarlig skal afsættes til et særskilt Fornyelsesfond (Kommissionens Udkast § 49, jfr. Motiverne S. 58—60). For Overtrædelsen af denne Regel har Kommissionen i Udkastets § 111 foreslaaet Straf af Bøder indtil 2000 Kroner. Ogsaa *Straffelovkommissionen* tiltræder i sin i 1896 afgivne Hovedindstilling (Motiverne S. 242) Aktielovkommissionens Opfatning og henviser Straffeklausulen til den særskilte Aktielovgivning. I det i 1898 af en departemental Komité fremlagte Udkast til Lov om Kommanditaktieselskaber er det af Aktielovkommissionen foreslaaede Paabud med Straffeklausul foreslaaet gjort gjældende ogsaa for de nævnte Selskaber (Udk. § 5). De samme Paabud gjenfindes endelig ogsaa i den Storthinget forelagte kgl. Proposition angaaende Udfærdigelse af en Lov om Aktieselskaber, Kommanditaktieselskaber m. v. (Oth. Prp. No. 28 f. 1900—1901, Lovudk. §§ 55 og 106); Overtrædelsen foreslaaes her straffet med Bøder eller Fængsel indtil tre Maaneder (Udk. §§ 185 og 186).

De saaledes fremkomne Udtalelser og Forslag fortjener en særlig Paaagtelse, dels som direkte Bidrag til Fortolkningen af de foreliggende Bestemmelser i Skattelovgivningen, dels som Udtryk for den i vort Samfund i Almindelighed raadende Retsopfatning af de herhen hørende Forhold. Som det vil sees, er denne Retsopfatning saa udpræget, at en eventuel Aktielov, om en saadan i den nærmeste Fremtid maatte emanere, sandsynligvis under Straf vil forbyde Aktieselskaber m. v. i sine Regnskabsopgjør at bygge paa det Indtægtsbegreb, som efter Høiesteretsdommen af 1894 skulde være at lægge til Grund ved Skatteligningen.

Under disse Omstændigheder har Høiesteret fundet — under Bortseen fra den Vægt, som ellers allerede af Hensyn til Retshaandhævelsens Enhed maa tillægges en Høiesteretsdoms Tilslutning til en bestemt Retsopfatning — at maatte lade nærværende Sags Afgjørelse bero udelukkende paa Vægten af de Grunde, som er gjorte gjældende for de forskjellige Standpunkter. Og Høiesteret er da ved denne fornyede Prøvelse kommet til det Resultat, at de stærkeste Grunde taler for den Opfatning, som i den titnævnte Sag fra 1894 fandt Tilslutning hos en Minoritet inden de i Sagen Voterende. Idet Høiesteret saaledes nu slutter sig til denne Opfatning, finder man ogsaa i det væsentlige at kunne tiltræde den af den nævnte Minoritet derfor givne Begrundelse.

Den paaankede Udpantning vil saaledes blive at underkjende som hvilende paa en Skatteligning, ved hvilken der ikke i Indtægten er gjort Fradrag for den aarlige Værdiforringelse af Fabriken og dens forskjellige Bestanddele gjennem Slid, Ælde og efterhaanden opstaaende Utidsmæssighed. Ny Ligning vil i Tilfælde blive at afholde i Overensstemmelse med den saaledes givne Anvisning.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves for begge Retter.

I Henhold til det anførte afsiges saadan

D o m:

Den paaankede Udpantningsforretning underkjendes som grundet i en ulovhjemlet Ligning, idet der ved Indtægtens Ansættelse ikke er gjort Fradrag for den aarlige Værdiforringelse

af Fabriken og dens forskjellige Bestanddele gjennem Slid, Ælde og efterhaanden opstaaende Utidsmæssighed.

Processens Omkostninger for Overretten og Høiesteret ophæves.

52.

Haugesunds Sjøret den 27de Mai 1902.

Den kongelige norske Regjerings Forsvarsdepartement paa Lodsunderstøttelseskassens Vegne

mod

T. H. Skogland som bestyrende Reder for Dampskibene „Heim" og „Romsdal".

Bestemmelsen i *Den norske Lodslov af 26de Mai 1899, § 2, 5te Pasus*, at Fartøier i almindelig Fragtfart, bestemte til Udlandet, er fritagne for Lodspligt, naar de kun søger Havn for at forsyne sig med Skibsprovisioner eller Kul, maa bringes i Anvendelse, selvom der samtidig udføres Forretninger, der er en nødvendig Følge af Anløbet, som f. Ex. Paamønstring af nye Folk, hvis nogen af Mandskabet benytter Anledningen til at rømme eller forlanger Afsked med Hjemmel i Hyrekontrakten.

Ved Sjøretsstævning af 29de Januar d. A. har den kongelige norske Regjerings Forsvarsdepartement paa Lodsunderstøttelseskassens Vegne saggivet T. H. Skogland som bestyrende Reder for Dampskibene „Heim" og „Romsdal" af Haugesund og efter forgjæves anstillet Forligsmægling paastaaet ham som bestyrende Reder for de nævnte Dampskibe tilpligtet at betale „henholdsvis" Kr. 325.88 og Kr. 267.41 med Renter og Sagsomkostninger.

For det Tilfælde, at Retten maatte finde, at Kravene ikke kan indtales under en Sag, har Citantskabet subsidiært paastaaet Indstævnte som bestyreude Reder for Dampskibet „Heim" tilpligtet at betale Kr. 325.88 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger. Nogen Paastand om Afvisning er ikke fremsat af Indstævnte.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Sagen kan paadømmes i sin Helhed bemærkes: Efter Stævningen og Citant-

skabets Paastand maa man, al den Stund intet andet er oplyst, gaa ud fra, at de to Dampskibe eies af forskjellige Partredere (jfr. Sjøfartslovens § 10). Søgsmaalet gjælder saaledes to forskjellige Debitorer, og da de mod de to Dampskibe eller deres Rederier reiste Krav ikke staar i nogensomhelst indbyrdes Sammenhæng med hinanden bliver den foretagne Kumulation efter Reskriptet af 3die Januar 1755 ulovskikket. Nogen Kumulationsbevilling foreligger ikke, og Afvisning maa derfor finde Sted ex officio. Da subsidiær Paastand er fremsat, og intet er til Hinder for dennes Paakjendelse i Realiteten, vil Afvisningen imidlertid kunne indskrænkes til det mod Dampskibet „Romsdal" anhængiggjorte Krav.

Det paasøgte Beløb Kr. 325.88, for hvis Vedkommende Sagen saaledes alene kommer til Paadømmelse i Realiteten, udgjør Lodspenge beregnet for:

1. Dampskibet „Heim"s Anløb af Haugesund den 30te Juli 1901, for Udgaaende . . . . . Kr. 39.30
2. Skibets Anløb af Haugesund den 29de September 1901:
   a. for Indgaaende . . . . . Kr. 236.90
   b. for Udgaaende . . . . . „ 49.68
   „ 286.58

Tils. Kr. 325.88

Indstævntes Indsigelse mod Søgsmaalet gaar ud paa, at Skibet ved de nævnte Anløb i Henhold til Lov om Lodsvæsenet af 26de Mai 1899, § 2, 5te Passus, og Kronprinsregentens Resolution af 22de December 1900 var lodsfrit, da Anløbene alene skeede i det Øiemed at forsyne Skibet med Kul og Skibsprovisioner. Citantskabet bestrider ikke, at Anløbene alene skeede i det nævnte Øiemed, men gjør gjældende, at Skibet desuagtet maa have været lodspligtigt, da Anledningen tillige benyttedes til at skifte Mandskab. Med Hensyn til Forholdet i saa Henseende er Sammenhængen efter Indstævntes uimodsagte Fremstilling følgende:

1. „Heim" anløb den 30te Juli 1901 paa Reise fra Archangel til Antwerpen Haugesund for Indtagning af 50 Tons Kul og endel Proviant. Efter Ankomsten (til Haugesund) gjorde en af Maskinfolkene „Kvalm" og vilde gaa ifra, og da hans

Mønstringstid var udløben, gik han uden videre iland. En anden Mand blev da anskaffet i hans Sted.

2. Og ved Skibets Anløb af Haugesund den 29de September f. A. benyttede to af Mandskabet, en Maskinist og en Fyrbøder, Anledningen til at gaa fra Skibet tiltrods for, at de endnu ikke var udtjente. Maskinisten havde dog tidligere paa Aaret af Føreren faaet Tilladelse til at gaa ifra Skibet til Høsten ved en passende Leilghed, og af dette Løfte var det, at han benyttede sig. Fyrbøderen derimod gik fra Skibet uden at have nogensomhelst Ret eller Tilladelse dertil. Istedetfor disse 2 Mand fik Skibet to andre ombord.

Retten kommer til det Resultat, at Indstævnte vil være at frifinde, forsaavidt angaar Kravet paa Lodspenge for disse to Anløb.

Efter Lodslovens § 2 No. 5 og ovenciterede Resolution er Fartøier i almindelig Fragtfart bestemte til Udlandet fritagne for Lodspligt, naar de kun søger Havn for at forsyne sig med Skibsprovisioner eller Kul. Bestemmelsen er i det til Grund for Resolutionen liggende Foredrag bl. a. fortolket derhen, at hvis der samtidig udføres andre Forretninger saasom at sende syge Folk iland, skifte Mandskab eller foretage Reparationer, bør Anløbet betragtes som Anløb af Nødhavn og Fartøiet som lodspligtigt. Denne Fortolkning er vistnok i sin Almindelighed fuldt korrekt. Men paa den anden Side synes det lige klart, at Fartøiet, naar Øiemedet med Anløbet alene har været at kulle eller at proviantere, maa — uden at blive lodspligtigt — være berettiget til at udføre de Forretninger, som bevislig maatte blive en nødvendig Følge af Anløbet, saasom f. Ex. Paamønstring af nye Folk i Tilfælde af, at nogen af Mandskabet maatte benytte Anledningen til at rømme eller forlange Afsked med Hjemmel i Hyrekontrakten.

Men andet eller mere end dette kan der ikke siges at være skeet ved Dampskibet „Heim"s paagjældende 2 Anløb, og det er som nævnt ogsaa in confesso, at Anløbene udelukkende skeede i det Øiemed at forsyne Skibet med Proviant og Kul.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

T. H. Skogland som bestyrede Reder af Dampskibet „Heim" af Haugesund bør for den kongelige norske Regjerings Forsvars-

departements Tiltale i denne Sag fri at være. Forsaavidt angaar Søgsmaalet for Dampskibet „Romsdal"s Vedkommende, afvises Sagen paa Grund af ulovskikket Kumulation.

Processens Omkostninger ophæves.

N. Meyer.

Carsten J. Hansen. *M. A. Sokkestad.*

53.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 16. Juli 1902.

Kaptajn N. P. Preutz
(Overretssagf. G. W. Høst)

mod

Handelsfirmaet Flindt, Drost & Co.
(Overretssagf. Hede).

Et Skib losser Splitved, og der medgaar 4 Dage mere til Losningen end aftalt. Modtageren dømmes til at betale Liggedagspenge for denne Tid, da det ikke var godtgjort, at det skyldtes Skipperen, at Losningen ikke var fremmet med kontraktsmæssig Hurtighed, og da der ikke kunde lægges Vægt paa Modtagernes løse Forklaringer om, at de under Losningen gjentagne Gange overfor Skipperen erklærede sig villige til at stille flere Folk til at modtage Lasten, naar Skipperen vilde sætte flere Folk til at losse.

Den 4de Oktober 1901 bley der ved Skibsmægler oprettet et Certeparti mellem Kaptajn N. P. Preutz som Fører af Skonnert „Amalthea" og Handelsfirmaet Flindt, Drost & Co., hvorefter Kaptajn Preutz med det nævnte Skib skulde fra en Plads i Sundsvalldistriktet hertil medbringe en Ladning „Splitved" i Rum og paa Dæk; den skulde indtages i 13 Arbejdsdage, og Udlosningen her skulde ske efter 9 Kubikfavne pr. løbende Arbejdsdag, saaledes at Ladning og Losning tog sin Begyndelse Dagen efter at Skibet var klart til at lade og losse; blev Skibet opholdt over den saaledes vedtagne Tid, da skulde der betales for hver overliggende Dag 125 Rmk.

Den Ladning, som Skibet bragte hertil, kom til at udgøre

160 Kubikfavne — hvoraf 30 paa Dæk, — og den skulde altsaa losses her i 18 Arbejdsdage. Losningen begyndte den 15de November f. A., og den skulde derefter, naar de mellemkommende Søndage tages i Betragtning, sluttes den 5te December om Eftermiddagen, men den blev først sluttet den 9de Decbr. hen paa Eftermiddagen, altsaa 4 Dage senere.

Kaptajn N. P. Preutz har nu under nærværende Sag paastaaet Handelsfirmaet Flindt, Drost & Co. ved dets Indehaver: Grosserer C. Drost dømt til at betale ham for 4 Overliggedage 125 × 4 eller 500 Rmk. med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato den 13de Januar d. A. foruden Sagsomkostninger.

Det indstævnte Firma har paastaaet sig frifundes med Tillæg af Sagsomkostninger, idet det har gjort gældende, at Forsinkelsen udelukkende hidrørte fra, at Losningen ikke blev fremmet fra Skibets Side med fornøden Kraft og Hurtighed.

Det er ikke under Sagen nærmere oplyst, hvor meget der blev losset paa de enkelte Dage, og, forsaavidt Losningen et Par enkelte Dage ikke skal være foregaaet i hele den normale Tid er det i alt Fald ikke oplyst, at dette skyldtes Skibet.

Der sees ikke at have været vedtaget noget om Lossepladsen, og Losningen foregik, som det maa antages: efter Indstævntes Bestemmelse et Sted ved den saakaldte Kristianshavnskanal, saaledes at Brændet kom i Land dér paa en privat Plads. og var det derhos af den, der raadede over Pladsen, betinget, at Brændet ikke maatte kastes i Land. Der var endvidere paa det Sted, hvor Skibet lossede, ikke dybere, end at Skibet (— hvor dybt det stak, er iøvrigt slet ikke oplyst —) i alt Fald i hele den første Tid af Losningen ikke kunde komme ind til Bolværket, men maatte ligge ca. 4 Alen fra dette, forbundet med Land ved Planker. Der maa antages at være losset ombord hele Tiden med 4 á 5 Mand. Efter at Dækslasten var kommen i Land, skal der være blevet losset først kun fra én Luge og senere kun fra én Aabning paa Skibssiden ad Gangen, hvorfra Brændet blev langet i Land — saa længe de omtalte Planker i Land maatte benyttes: over disse — til en af Indstævnte i Land anbragt Mand, som saa atter langede Brændet op til Kusken paa den af Indstævntes Vogne, som vexelvis, en ad Gangen, holdt paa Lossepladsen og derpaa kørte Brændet bort til Indstævntes Oplagsplads en 4 à 5 Minutter derfra, hvor det blev stablet af Indstævntes øvrige Folk: en 4 à 5 Mand foruden Formanden.

hvilken sidste skiftevis opholdt sig paa Oplagspladsen og ved Lossestedet.

Ganske bortset fra det Spørgsmaal, om det Sted, hvor Skibet lossede, kan, jfr. Sølovens § 136, betegnes som „sædvanlig Losseplads" i Havnen, hvad det ikke findes nødvendigt at gaa nærmere ind paa, kan det nu, efter hvad der ifølge det foranførte foreligger, slet ikke siges at være godtgjort, at det skyldes Sagsøgeren, at Losningen ikke fremmedes med den Hurtighed, hvormed det skulde ske, men det maa netop antages nærmest at skyldes den Omstændighed, at Indstævnte ikke havde stillet Folk nok til at modtage Brændet fra Skibet, og der kan i denne Forbindelse ikke lægges nogen Vægt paa de løse Forklaringer, der ere fremkomne om, at Indstævnte gjentagende over for Sagsøgeren under Losningen skal have erklæret sig villig til at stille flere Folk til at modtage Brændet fra Skibet, naar Sagsøgeren vilde sætte flere Folk til at losse.

Indstævnte vil derfor blive at dømme efter Sagsøgerens Paastand, saaledet at Sagens Omkostninger bestemmes til 60 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Handelsfirmaet Flindt, Drost & Co. bør til Sagsøgeren: Kaptajn N. P. Preutz betale de paastævnte 500 Rmk. med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 13de Januar d. A., til Betaling sker, og 60 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

54.

Kongl. Majt.s Dom den 7 Augusti 1902.

Sjökaptenen Johan Svensson

emot

Vice Konsuln Olof Wingren i Oskarshamn.

Angående bristande last.

Uti det under No. 90 i denna Domsamling för år 1901 refererade målet mellan ofvannämnde parter fullföljde Sjökaptenen Svensson talan hos Kongl. Maj.t. Med bifall till Nedre Revisionens hemställan pröfvade Högsta Domstolen rättvist fastställa Hofrättens Dom; och förpligtades Svensson att ersätta motpartendennas kostnader hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

55.

Kongl. Maj.ts Dom den 7 Augusti 1902.

Skeppsmäklaren A. E. Nilsson och Sjökaptenen A. W. Nyström

emot

firman G. & L. Beijer i Malmö.

Sedan Skeppsmäklaren Nilsson och Sjøkaptenen Nyström hos Kongl. Maj.t sökt ändring i Kongl. Göta Hofrätts under No. 87 i denna Domsamling, årgången II, införda Dom af den 31 Maj 1901 i sak emot firman G. & L. Beijer i Malmö, pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter, med bifall till Nedre Revisionens hemställan, rättvist fastställa nämnda Dom, hvarjemte Nilsson och Nyström förpligtades ersätta firmans kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor tillika med domslösen.

Två ledamöter voro härifrån skiljaktige och fastställde Rådstufvurättens Utslag.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 50. **Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** D'Hrr. H. Svarrer & Co. mod Det kongelig oktroierede Sø-Assurance Kompagni. — 51. **Norges Høiesteret:** Hunsfos Fabriker **mod** Kristiansands Kommune. — 52. **Haugesunds Sjøret:** Den kgl. norske Regjerings Forsvarsdepartement **mod** T. H. Skogland. — 53. **Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** Kaptajn N. P. Preutz mod Handelsfirmaet Flindt, Drost & Co. — 54. **Kongl. Maj.t.:** Sjøkaptenen Johan Svensson emot vice Konsuln Olof Wingren i Oskarshamn. — 55. **Kongl. Maj.t.:** A. E. Nilsson emot G. & L. Beijer.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang III	1902

56.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 1ste Juli 1902.

Carl J. Lundvall & Co.
(Advokat Bredal)

mod

Dampsk. „Prosum" ved dets bestyrende Reder, Hans Kiær & Co.
(Advokat Carl Lundh.)

Leverandøren af Kul til et paa almindelige Betingelser maanedsbefragtet Skib ansees efter Omstændighederne berettiget til at betragte Skipperens Rekvisition af Maskinkul som skeet paa Rederiets Vegne i Henhold til Skipperens almindelige Fuldmagt efter *Sjøfartslovens § 48*, hvorfor Leverandørens Fordring ansees udrustet med Sjøpant efter *Sjøfartslovens § 268 4*.

Ved Dom, afsagt af Drammens Sjøret den 7de November 1900 blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte Dampskibet „Prosum" ved dets bestyrende Reder Hans Kiær & Co. bør til Citantskabet Carl J. Lundvall & Co. at betale 25 — fem og tyve — Kroner med 4 Procent Renter fra 21de December 1899 til Betaling sker, men iøvrigt for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes osv."

Denne Dom er af Carl J. Lundvall & Co. ved Stævning af 11te Januar 1901 indanket for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Af Appellantskabet er nedlagt saadan Paastand:

„At Appellantskabet kjendes sjøpanteberettiget for Kr. 1112.90 med 4 % Renter fra 21de December 1899 i Dampskibet „Prosum" og berettiget til at sætte Skibet til Auktion til sin Fyldestgjørelse — samt at Indstævnte paalægges Sagens Omkostninger for Sjøret og Høiesteret."

Ved Sjøretten var af Appellantskabet principalt nedlagt Paastand om almindelig Namsdom, men denne Paastand er ikke optaget her for Retten.

Af Indstævnte er nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom stadfæstes, og Indstævnte hos Appellantskabet tilkjendes Sagens Omkostninger for Høiesteret."

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og faktiske Sammenhæng kan i det Væsentlige henvises til Sjørettens Dom. Enkelte nye Skriftstykker, der ere fremlagte ved Høiesteret, vil i det følgende blive benyttede.

Dampskibet „Prosum" af Drammen, blev ved Certeparti af 17de Marts 1899 for en Tid af 6 Maaneder fra den Dato, da Fartøiet stilledes til „Befragternes" Disposition (under Proceduren opgivet at være den 20de April s. A.) paa almindelige Tidsbefragtningsvilkaar „bortleiet" til Firmaet Attey, Brechon & Co., Sunderland.

Særlig er det i Certepartiet bestemt, at „Befragterne" skal „forsyne" Skibet med og betale for al Kul, Brændsel, Havneudgifter, Lodspenge, Udgifter til Agenter og alle andre Udgifter af hvilkensomhelst Art med Undtagelse af osv.

Den 25de Juni 1899 anløb Dpsk. „Prosum" Helsingborg for at kulle og indtog fra Appellantskabets Lager 60 Tons Kul til et Beløb af 1080 Kroner.

Det er for dette Beløb med Tillæg af 25 Kroner for Lodsafgifter, 6 Kr. for Baad til Trosserne og Kr. 1.90 for Porto og Telegramudgifter — tilsammen 1112 Kr. 90 Øre — at Appellantskabet sagsøgte Indstævnte ved Drammens Sjøret.

Det til Lodsafgift opførte Beløb Kr. 25 erkjendte Indstævnte sig allerede i første Instants villig til at erlægge, hvor-

for der forsaavidt i Sjøretten er givet Dom i Appellantskabets Favør.

Det antoges ved Sjøretten at fremgaa af Sagens Bevisligheder, at Kullene maatte betragtes som leverede efter Kapteinens Rekvisition, og Høiesteret tiltræder denne Opfatning, der ved Høiesteret heller ikke bestrides af Indstævnte.

Høiesteret antager derhos, at Appellanten var berettiget til at betragte Kapteinens Rekvisition som skeet paa Rederiets Vegne.

Præsumtionen synes i disse Forhold i Tvivlstilfælde at maatte være for, at en Kaptein i Anliggender, hvor han i Medhold af Sjøfartsloven har Fuldmagt til at handle paa Rederens Vegne, optræder paa dennes Vegne og binder denne.

I det foreliggende Tilfælde maatte Appellanten have Føie til at antage, at Kapteinen efter Sjøfartslovens § 48 var berettiget til for Rederens Regning at anskaffe fornødne Kul til Reisen, naar Tidsbefragteren ikke opfyldte sin Forpligtelse.

Sjøpanteret tilkommer da efter Sjøfartslovens § 268, Led 4, den, der har leveret Kullene.

Naar Sjøpanteret ikke ved Sjøretten er tilkjendt Appellantskabet, uagtet Sjøretten antager, at Rekvisitionen af Kullene er skeet af Kapteinen, beror dette paa, at Sjøretten har antaget, at det af Appellantskabets Optræden og det passerede iøvrigt kan udledes, at Meningen mellem Parterne var, at Appellantskabet alene skulde kunne holde sig til Tidsbefragterne.

Høiesteret kan ikke slutte sig til denne Opfatning.

Retten maa med Sjøretten være enig i, at noget Bevis mod Appellantskabets Benægtelse ikke er ført for, at Kapteinen har taget noget udtrykkeligt Forbehold mod, at han ved Kjøbet af Kullene forpligtede Skibsformuen. Specielt er det paa det Rene, at Kapteinen ikke har overleveret til Appellantskabet et udfyldt Exemplar af de trykte Blanketter, Rederiet til Benyttelse i paakommende Tilfælde havde medgivet ham.

Som et saadant Forbehold kan det saaledes ikke ansees tilstrækkeligt, om Kapteinen, efterat Kullene allerede vare leverede, da Kvittering for Modtagelsen skulde gives, i sin Paategning paa Regningen har benyttet Ordene: „On account for the timecharterers".

Til at forudsætte, at Kulleverandøren skulde ville akceptere som den eneste for Kulleverancen ansvarlige de ham ukjendte Tidsbefragtere, med hvem han ikke havde forhandlet, og hvem

Kapteinen ikke var befuldmægtiget til at repræsentere, synes der ikke at foreligge fyldestgjørende Grund.

Heller ikke kan det paa Basis af det foreliggende forudsættes, at det i Tidsbefragtningstilfælde er blevet saa fast Koutume at fraskrive Skibet Ansvar for Udgifter af heromhandlede Slags, at Leverandøren maatte antages at kjende dertil og gaa ud derfra.

Høiesteret kommer efter dette til det Resultat, at Appellantskabets Paastand vil blive at tage til Følge.

Da Retten gaar ud fra, at Gjældsforpligtelsen og dermed følgende Sjøpanteret er paadraget Skibet ved Kapteinen som Repræsentant for Rederiet, ikke som Repræsentant for Tidsbefragterne, er det unødvendigt under nærværende Sag at afgjøre, om en Tidsbefragter er at henføre under Sjøfartslovens § 275 som den, hvem „et Skib er overladt til Brug i Sjøfart for egen Regning", saaledes at han i denne Egenskab kan paadrage Skibet Forpligtelser, sikrede ved Sjøpanteret, og i Tilfælde i hvilken Udstrækning dette kan ske.

Processens Omkostninger for begge Retter findes at burde ophæves.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m:

Appellanten, Carl J. Lundvall & Co., kjendes sjøpanteberettiget i Dampskibet „Prosum" for 1112 — elleve Hundrede og tolv — Kroner 90 — niti — Øre med 4 — fire — Procent aarlig Rente deraf fra 21de December 1899 og berettiget til for at søge Fyldestgjørelse af denne Fordring at realisere nævnte Pant overensstemmende med Sjøfartslovens Regler.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

57.

Norges Høiesterets Votering og Dom den 30te Juli 1902.

Skibsmæglerfirmaet Bugge & Olsen
(Adv. Egeberg Ottesen)

mod

Det norske Lloyds Administrationsbo.
(Advokat Knagenhjelm.)

Et Rederi nægter at betale Tilskud for 1897 for Skibe, som det havde havt indmeldt i den gjensidige Assuranceforening, Det norske Lloyd, idet Rederiet blandt andet paastod, at Underballancen delvis skrev sig fra Poster, der vedrørte tidligere Aarsklasser og derfor burde have været udlignet alene over disse. Høiesteret dømmer imidlertid Rederiet til Betaling (under Henvisning til tidligere Domme i lignende Sager), idet det ikke var paavist, at Bestyrelsen ved Afslutningen af tidligere Aarsregnskaber havde begaaet nogen Feil ved sin skjønsmæssige Ansættelse af de Regnskabsposter, som ikke ved Regnskabets Afslutning kunde ansættes nøiagtigt, og den Omstændighed, at det senere maatte vise sig, at paagjældende skjønsmæssige Ansættelse var for høi eller for lav, ikke kan tillægges Betydning for Mellemværendet mellem de forskjellige Aarsklasser.

Assessor *Birkeland:* Angaaende Gjenstanden og de nærmere Omstændigheder i nærværende Sag kan jeg henvise til Præmisserne for den 18de August 1900 i Larvik afsagte Sjøretsdom, hvorved Bugge & Olsen tilpligtedes at betale de paasøgte Kr. 1406.33 med 6 % Renter deraf fra 1ste Januar 1899. Sagens Omkostninger ophævedes.

Sagen er af Bugge & Olsen indbragt for Høiesteret ved Stævning af 15de Februar 1901, og har Appellanterne nedlagt saadan Paastand:

„At Sjøretsdommen underkjendes, og Appellantskabet, Bugge & Olsen, frifindes for Indstævntes, Det norske Lloyds Administrationsbos, Tiltale og hos dette tilkjendes Sagsomkostninger ved Sjøretten og Høiesteret."

Indstævnte har nedlagt Paastand paa:

„At Sjørettens Dom stadfæstes, samt at Appellanterne tilpligtes at erstatte Indstævnte Sagens Omkostninger ved Høiesteret."

Det er paa det Rene, at det beregnede Tilskud af Foreningens Midler var nødvendigt til Dækkelse af Foreningens Gjæld,

ligesaa at Tilskudet ligger indenfor Rammen af de 200 %. Spørgsmaalet i Sagen er, hvem af Foreningens Medlemmer, der skal dække Underbalancen, idet Foreningens Administration paa sin Side mener at kunne holde sig til Foreningens Medlemmer for 1897, efter hvilket Aars Udgang Foreningen opløstes, medens Appellanterne paa sin Side hævder, at det maa undersøges, fra hvilket specielt Aar Gjældsposterne skriver sig, og at det er det specielle Aars Medlemmer, altsaa Aarsklassen, der har at tilsvare.

Jeg er i Sagen kommet til samme Resultat som Sjøretten, og henholder mig i alt væsentligt til denne Rets Begrundelse. Jeg finder derhos, at Sjørettens Begrundelse i det afgjørende Punkt er stemmende med den Opfatning af Forholdet, der er gjort gjældende af Høiesteret i Sagen mellem Østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo og Gustav Conrad Hansen, paadømt den 15de December 1899 og indtaget i Retstidende for 1900 Pag. 129 flg., specielt Pag. 133 og 137.

Appellanterne har villet finde en Væsensforskjel mellem denne og nærværende Sag deri, at det i hin Sag var Skibsassuranceforeningens Konkursbo, der optraadte som indtalende det nødvendige Tilskud, medens det i nærværende Sag er den af Foreningen nedsatte Administration til Afvikling, der er Sagsøger.

Jeg kan imidlertid ikke finde, at denne formelle Forskjel kan hidføre nogen reel Forskjel. Det er paa det Rene, at Foreningen blev opløst paa Generalforsamlingen den 11te Mai 1898, og at tre Mænd blev valgt paa Generalfortamlingen til Afvikling af Foreningens Affærer, og det er derhos uimodsagt anført, at en saadan Ordning blev bifaldt af Foreningens Kreditorer. Da det som anført handles om Dækkelse af Foreningens Gjæld, finder jeg, at det nævnte Spørgsmaal, hvem der som Medlemmer af Foreningen er ansvarlige til Indbetaling af denne Gjæld, enten Medlemmerne i det Aar, hvorefter Selskabet afstod fra sin Virksomhed, eller Medlemmerne i den enkelte specielle Aarsklasse, maa stille sig e n s, hvad enten det er det afviklende Selskabs Fuldmægtige, eller det er Kreditorerne, et Konkursbo, der indtaler det fornødne og lovhjemlede Bidrag. I samme Retning antager jeg, at ogsaa den Afgjørelse gaar, der er truffet af Høiesteret i den Sag, der er indtaget i Retstidende for 1901, Pag. 864 flg.

Med Appellanterne kan jeg ikke finde, at de to Selskabers Love, nemlig Østlandske Skibsassuranceforenings § 13 og Norske Lloyds § 26, skulde kunne begrunde nogen Forskjel i Opfatningen i Appellantens Favør af Selskabernes Stilling ligeoverfor det Spørgsmaal, der foreligger til Afgjørelse i denne Sag.

Antages saaledes Medlemmerne for 1897 at være de, der til Dækkelse af Gjæld er pligtige til at indbetale det udlignede Bidrag, uden at hermed ligesaalidt som ved Sjøretten noget er afgjort om, hvilke af Foreningens ældre Medlemmer i Tilfælde endelig maatte komme til at staa ansvarlige, finder jeg det med Sjøretten mindre nødvendigt at indgaa paa de specielle Indsigelser, der er gjort fra Appellanternes Side mod Opgjøret for 1897, der viste en Underballance af Kr. 84,889.16. Jeg skal dog tillægge, at det maa være Appellanternes Sag at godtgjøre, at der ved de Poster, hvorover de specielt har anket, er handlet i Strid med Lovenes § 26, hvorefter Direktionen er beføiet til at anvende sit Jugement med Hensyn til de Poster, der ikke kan fix beregnes, og hvorefter Anslagssummer er posteret i Aarsregnskaberne.

Imidlertid finder jeg, at Appellanterne ikke kan siges at have fyldestgjort sin Bevisbyrde.

Jeg finder sluttelig, at Appellanterne ikke kan undgaa at erstatte Indstævnte Procesomkostninger ved Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Skibsmæglerfirmaet Bugge & Olsen, til Indstævnte, Det norske Lloyds Administrationsbo, 300 — tre Hundrede — Kroner.

Assessor *H. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg antager imidlertid, at man selv bortseet fra den Omstændighed, at der her er Spørgsmaal om Tilveiebringelse af de Midler, der under Foreningens Likvidation vil kræves til Kreditorernes Fyldestgjørelse, efter de i Sagen foreliggende Oplysninger maa gaa ud fra, at den stedfundne Udligning af Tilskud paa Foreningens Medlemmer fra 1897 har været berettiget. § 26 i Foreningens Love er saalydende: „Forsikringsafdelingens Regnskaber bliver at opgjøre og afslutte særskilt for hvert Kalenderaar, og dette sker, om ikke alle Erstat-

ninger, Bidrag m. m. er beregnede, idet disse opføres i Regnskabet med de Summer, hvortil de af Direktionen anslaaes. Foreningens Administrationsudgifter fordeles forholdsvis over Tonnagen i begge Forsikringsafdelinger og den paa hver af dem saaledes faldende Sum med en Halvdel over Forsikringssummen og med en Halvdel over Tonnagen. Den Under- eller Overballance, som det aarlige Regnskabsopgjør maatte udvise, fordeles i lige Forhold efter det Nettobidrag, som hvert Skib har havt at tilsvare i Aarets Løb, herunder ikke indbefattet Extrabidrag. Dog maa ikke for noget enkelt Aar paalægges større Tilskud end 200 pCt., og dersom Underballancen ikke derved dækkes, bliver samtlige Erstatninger forholdsvis at nedsætte. Skjønner Direktionen, at Underballance er uundgaaelig, kan den før Regnskabets Afslutning foreløbig udligne et passende Beløb. Tilskud og Overskud føres i Mellemregning 1 Maaned efter Regnskabernes Afslutning."

Disse Bestemmelser maa efter min Mening forstaaes saaledes, at de ikke afgjorte „Erstatninger, Bidrag m. m." af Direktionen skal ansættes skjønsmæssig i Regnskabet med den Virkning, at det i Mellemværendet mellem de forskjellige Aarsklasser bliver uden Betydning, om det senere skulde vise sig, at vedkommende Poster har været anslaaede for lavt eller for høit, idet det i saa Fald alene kommer det næste Aars Medlemmer til Fordel eller Skade, saaledes at der ikke bliver Spørgsmaal om nogen indbyrdes Refusion i Forholdet mellem Aarsklasserne paa Grund af Uoverensstemmelsen. Og jeg finder at maatte opfatte § 26 derhen, at den samme Fremgangsmaade overhovedet bliver at befølge med saadan Virkning med Hensyn til alle de Indtægts- og Udgiftsposter, som gaar over fra det ene Regnskab til det andet. I ethvert Fald forsaavidt der ikke kan siges andet, end at Direktionens Skjøn ved Ansættelsen af vedkommende Post i Regnskabet har været feilagtig, antager jeg saaledes, at en mulig Feil ikke kan begrunde enten nogen Tilskudspligt eller noget Krav for det foregaaende Aars Medlemmer.

Nu har det vistnok været gjort gjældende under Sagen, at der i Regnskabet er gjort Feil, der ikke kan henføres til et saadant feilagtigt Skjøn. Det er paastaaet, at der er opført Renter af Gjæld, der vedkommer Regnskabet for det foregaaende Aar. Endvidere, at der er feilagtig opført en Sum som Tab paa Grund af uvederhæftige Debitorer, der i Virkeligheden vedkommer tidligere Aars Regnskab. Endvidere, at det opførte Tab ved en

Proces angaaende „Flora" rettelig skulde for længst være kommet til Udgift i Regnskabet, og at de Summer, der er opført som Reassurancepræmie og Tilskud til Reassurandører, ikke vedkommer sidste Aars Regnskab.

Jeg finder imidlertid med Førstvoterende, at naar der er givet Appellanterne fuld Adgang til Selskabets Bøger, maatte det være deres Sag at føre Bevis for, at Forholdet er som af dem paastaaet, og jeg kan ikke finde, at saadant Bevis er ført. Med Hensyn til Renterne er det vistnok erkjendt, at disse delvis angaar Gjæld, der var ældre end 1897. Men heraf følger ikke, at Posten er urettelig opført, idet saavel Gjæld som Aktiva med Rette er overført fra det ene Regnskab til det andet. Med Hensyn til det omhandlede Tab ved uvederhæftige Debitorer er det efter de af Indstævnte givne Oplysninger ingen Grund til at antage, at der har været nogen Føie til at afskrive dette Tab paa noget tidligere Aarsregnskab. Der foreligger her et Tilfælde, hvor det alene kan siges, at Direktionens Skjøn angaaende Fordringernes Værdi har vist sig at være feilagtig, og det samme maa efter min Mening ogsaa siges om det opførte Tab ved Processen angaaende „Flora". Forholdet maa efter de givne Oplysninger antages at være det, at Direktionen gik ud fra, at da Processen var vundet, vilde den ikke medføre Udgifter for Foreningen. Men heri kan jeg ikke finde, at Direktionen har overskredet sin Beføielse til skjønsmæssig at ansætte Aktiva og Passiva i Regnskabet, hvor disse Poster er ubestemte, idet Direktionens Skjøn er gaaet ud fra, at Processen ingen Udgift vilde medføre.

Hvad angaar Forholdet til Reassurandørerne, er der i Sjøretten fremlagt en Redegjørelse, hvorefter denne Indsigelse maa ansees at være frafaldt. Den kan da ikke mod Protest gjenoptages i Høiesteret.

Saaledes som Sagen efter dette stiller sig, er det unødvendigt at gaa nærmere ind paa, hvorledes Forholdet mellem de forskjellige Aarsklasser indbyrdes maatte stille sig, hvis der i Regnskabet maatte være gjort Feil, der ikke kan henføres til undskyldelige Feil ved Direktionens skjønsmæssige Ansættelse.

Extraordn. Assessor, Adv. *Mejdell:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Hr. Assessor Scheel.

Extraordin. Assessor, Byretsassessor *Pryds:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder ogsaa i det Væsentlige Hr. Assessor Scheels Bemærkninger.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn:* Enig med Hr. Assessor Scheel.

Extraordn. Assessor, Generalauditør *Broch:* Jeg er enig med Førstvoterende og tiltræder Hr. Assessor Scheels Bemærkninger.

Assessor *C. Hansteen:* Jeg er i det Væsentlige enig med Førstvoterende.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Foreningen Det norske Lloyd, der begyndte sin Virksomhed den 1ste Januar 1861, havde efter Lovene sit Sæde i Porsgrund og bestod af Skibsredere, bosatte i Norge. Parter af Skibe, henhørende til andre norske Assuranceforeninger, kunde derhos reassureres af Foreningen. Træskibe forsikredes særskilt i en Afdeling for sig og Dampskibe samt Jern- og Staalskibe ligeledes særskilt i en anden Afdeling med fuldstændig afsondret Regnskab for hver Afdeling. Foreningens Bestyrelse bestod af en Direktion paa 3 og et Repræsentantskab paa 6 stemmeberettigede Medlemmer. Direktion og Repræsentantskab antog en Forretningsfører, som ogsaa kunde indvælges i Direktionen, der da kom til at bestaa af 4 Medlemmer.

Som Aarsbidrag udlignedes for Forlis visse efter Skibets Klasse bestemte Procenter af den forsikrede Sum og for Havari et vist Beløb pr. Registerton.

Ifølge Lovenes § 26 skulde Regnskaberne opgjøres og afsluttes for hvert Kalenderaar, og dette skeede, om ikke alle Erstatninger, Bidrag m. m. vare beregnede, idet disse opførtes i Regnskabet med de Summer, hvortil de af Direktionen ansloges. Den Under- eller Overballance, som det aarlige Regnskabsopgjør maatte udvise, skulde fordeles i lige Forhold efter det Nettobidrag, som hvert Skib havde at tilsvare i Aarets Løb, herunder ikke indbefattet Extrabidrag. Dog maatte ikke for noget enkelt Aar paalægges større Tilskud end 200 pCt., og dersom Underballancen ikke derved dækkedes, skulde samtlige Erstatninger forholdsvis nedsættes; Tilskud og Overskud førtes i Mellemregning 1 Maaned efter Regnskabernes Afslutning. I Tilfælde af Foreningens Opløsning, der alene kunde finde Sted ved Forsikringsaarets Slutning, og hvori Totrediedele af Medlemmerne maatte være enige, indestod og hæftede Foreningen og ethvert af dens Medlemmer ligeoverfor denne for de Skibe, der ved Forsikringsaarets Udløb var paa Sjøen, indtil de kom i Havn.

I et den 30te December 1897 afholdt Repræsentantmøde besluttedes det efter Forslag af Direktionen at udsige samtlige Skibe af Foreningens Træseilskibsafdeling i Henhold til Lovens § 18; om denne Beslutning skulde samtlige Interesserede telegrafisk underrettes.

Den 26de Januar 1898 afholdtes derefter en extraordinær Generalforsamling til Forhandling om Træseilskibsafdelingens Opløsning. Her besluttedes det enstemmig at foreslaa Opløsning efter Lovenes § 47 og i den An-

ledning at sammenkalde en ny extraordinær Generalforsamling, hvilken afholdtes 11te Mai 1898. Her fattedes enstemmig saadan Beslutning: „Da det Antal Medlemmer, som udkræves efter § 47 for at afgive Beslutning om Foreningens Opløsning, ikke havde afgivet Møde eller erklæret sig om Spørgsmaalet, men Foreningens Opløsning af de Tilstedeværende ansees at følge af sig selv, besluttedes det at lade Foreningen afvikle, som om den var opløst." Der nedsattes en af 3 Medlemmer bestaaende Administration, hvilken bemyndigedes til at overgive Boet til Skifteretten, forsaavidt den maatte anse dette paakrævet. Af Foreningens Kreditorer mødte blandt andre Laurvigs Privatbank, der ligeoverfor de angaaende Foreningens Opløsning og Afvikling fattede Beslutninger reserverede sine og øvrige Bankers Rettigheder i enhver Henseende.

Efter Regnskabet for 1897 viste Foreningens Seilskibsafdeling en Underballance af Kr. 84,889.16 Øre, til Dækkelse hvoraf der besluttedes udlignet et Tilskud af 200 % af Nettopræmierne exklusive Extrapræmie. Efter den saaledes besluttede Udligning skulde der paa de Indstævnte falde:

pr. Aktieselskabet „Carmel"	Kr.	1033.08
„ „Erminia"	„	190.67
„ „Sofie" (Fritz Bugge m. Fl.) . . .	„	182.58
Tilsammen	Kr.	1406.33,

som de Indstævnte imidlertid har erklæret sig uvillig til at betale.

Sagen incamineredes ved Larviks Bys Sjøret den 27de Mai 1899 og efter af Retten forgjæves anstillet Forligsmægling indlodes Sagen fra Citantskabets Side under Dom med Paastand om, at de Indstævnte tilpligtes til Citantskabet at betale de paasøgte eet Tusen fire Hundrede og sex Kroner tre og tredive Øre med 6 % Rente deraf fra 1ste Januar 1899, til Betaling sker og Sagsomkostninger.

De Indstævnte har bemærket, at Stævningen sees at omfatte 3 Fartøier, men da det ene af dem, nemlig „Sofie", ikke vedkommer de Indstævnte, men en Trediemand, maa de allerede paa Grund heraf blive at frifinde forsaavidt. Dernæst oplyses, at „Carmel" indmeldtes i Marts 1897; de to andre Skibe tidligere. De Indstævnte finder det at være en i Sagens Natur begrundet Regel, som ogsaa har sin Hjemmel i Det norske Lloyds Love og er antaget i Praxis, at Forsikringen gjælder for 1 Aar ad Gangen, og at Opgjøret derfor maa finde Sted med hver Aarsklasse for sig, saaledes at hvert enkelt Ansvarsbeløb maa henføres til den Aarsklasse, for hvem Forpligtelsen er paadragen, at ligesaalidt som en tidligere Aarsklasse kan gjøres ansvarlig for en senere Aarsklasses Forpligtelser, ligesaalidt kan en senere Aarsklasse gjøres ansvarlig for en tidligere. Og hvad der er sagt om Passiva, gjælder og Aktiva; disse bliver ligeledes at henføre til den Aarsklasse, hvem de vedkommer.

De Indstævnte retter derhos en bestemt Benægtelse og Indsigelse mod hver enkelt Post i det fremlagte Regnskab, med andre Ord, en Indsigelse mod Rigtigheden af hver enkelt af de Poster, der hidfører de paastævnte Tilskud, og dermed saavel mod Rigtigheden af disse som af deres Grund-

lag, og de mener, at Citantskabet her har Bevisbyrden for, at de forskjellige Poster, som danner Grundlag for Citantskabets Krav mod Indstævnte, er rigtig.

De Indstævnte gjør dernæst ved flere af de opførte Poster specielle Bemærkninger, som det ansees unaakrævet her nærmere at referere, idet det alene skal fremhæves, at de Indstævnte ved disse sine Bemærkninger dels søger at fastslaa, at enkelte Udgiftsposter forkynder sig selv som vedkommende et tidligere Regnskabsaar end 1897, og at de derfor ikke kan gjøres gjældende mod de Indstævnte, dels søger at faa tilveiebragt nærmere Legitimationer til Bedømmelse af Spørgsmaalet om, til hvilken Aarsklasse Udgiftsposterne rettest bliver at henføre.

De Indstævnte paastaar sig derefter frifunden for Citantskabets Tiltale med Tilkjendelse af Forsvarsomkostninger.

Citantskabet oplyser, at de Indstævnte paa Citantskabets Spørgsmaal om, hvorvidt de havde noget at erindre mod, at skyldig Tilskud vedkommende „Sofie" ogsaa inddrages under Sagen, svarede nei, hvorfor forventes, at den fremsatte Indsigelse forsaavidt frafaldes.

Citantskabet skjønner ikke rettere end at det fremlagte Regnskab er fuldt tilstrækkelig som Legitimation, og at det, efterat et saadant Regnskab er tilstillet Foreningens Medlemmer, maa være deres Sag at udtale, hvilke Oplysninger de videre begjærer. Den generelle Indsigelse mod Regnskabets Legitimation formenes derfor at være i høi Grad utidig.

Citantskabet indrømmer, at i sin Almindelighed er den Sætning, at Regnskabet skal opgjøres med Medlemmerne for hvert Aar, rigtig, men neppe paa den Maade, som Modparten hævder den. Det har nemlig i Lloyd, som i alle norske gjensidige Foreninger stadig været Praxis, at uafgjorte Erstatninger, Restancer m. m. har overgaaet fra det ene Regnskab til det andet, hvor de da er opført med den Sum, hvortil de af Direktionen anslaaes. Denne Fremgangsmaade er den eneste praktikable og har for Lloyds Vedkommende ligefrem faaet Stadfæstelse ved Lovenes § 26. Tager Direktionen feil i sine skjønsmæssige Ansættelser, kan der herved fremkomme en Underballance i Regnskabet. Den Underballance, som er tilstede efter Det norske Lloyds Regnskaber, skriver sig fra, at der ikke er skrevet tilstrækkelig af paa Restancer og andre Aktivaposter. Der bliver ikke tilstrækkelig Dækning til Foreningens Kreditorer, selv om de 200 % tages med, og naar der spørges, hvem der skal bære denne Underballance, enten Medlemmerne eller de udenfor Foreningen staaende Kreditorer, maa Svaret efter Citantskabets Mening ubetinget blive, at det er Medlemmerne, som maa dække Underballancen i alle Fald inden Grændsen af de 200 %.

Citantskabet imødegaar derefter de ved flere af Regnskabets Poster af de Indstævnte gjorte Bemærkninger og legitimerer paa Anledning af de Indstævnte nærmere Regnskabet ved forskjellige Udskrifter af Foreningens Bøger.

Retten skal med Hensyn til den Indsigelse af de Indstævnte, at „Sofie" ikke tilhører dem, og at de derfor forsaavidt maa blive at frifinde, bemærke, at efter den senere Procedure denne Indsigelse maa ansees bortfaldt. Videre skal Retten bemærke, at det ikke skjønnes andet end, at Regnskabet i enhver Henseende er tilstrækkelig legitimeret. Der er udarbeidet en Extrakt af

Regnskabet for 1897, hvilken er Medlemmerne tilstillet; der er paa Anledning af de Indstævnte leveret forskjellige Udskrifter af Foreningens Regnskabsbøger, og Citantskabet har erklæret sig villig til at meddele enhver anden Oplysning, der maatte ønskes og som kan skaffes. Bøger med Bilage ligger til Eftersyn paa Administrationens Kontor; men Administrationen anser sig ikke forpligtet til at sende dem rundt til Medlemmerne; de kan derhos ikke undværes under Afviklingen af Foreningens Affærer.

Al den Stund de Indstævnte derfor indskrænker sig til én generel Benægtelse af det fremlagte Regnskab og dets enkelte Poster uden engang antydningsvis at paapege, hvori Urigtigheden skulde ligge, og som kunde sætte Citantskabet istand til at give en nærmere Forklaring og Udredning, maa Regnskabet staa til Troende og ethvert rimeligt Krav til Bevisbyrden fra Citantskabets Side maa være tilfredsstillede, og Retten maa med Citantskabet være enig i, at det ikke kan være forpligtet til at levere fra sig Foreningens Bøger med Bilage.

Det kan være Tvivl underkastet, hvorvidt der i alle Dele foreligger tilstrækkelige Oplysninger til Afgjørelse af Spørgsmaalet om, i hvilket Aar det forpligtende Faktum maa ansees opstaaet, og til hvilket Aarsregnskab derfor i Tilfælde vedkommende Udgiftspost efter Citantskabets Mening rettelig bliver at henføre, men efter det Resultat, hvortil Retten kommer i nærværende Sag, ansees saadanne Oplysninger ufornødne.

Med Hensyn til Medlemmernes Forpligtelse ligeoverfor Underballancen i Det norske Lloyd og den besluttede Udligning af et Tilskud paa 200 % af Nettopræmierne exklusive Extrapræmier, er der fra de Indstævntes Side alene gjort den Indsigelse, at Regnskabet skal opgjøres for hvert Aar, og at et Medlem, der er indtraadt i Foreningen i 1897, derfor ikke skal deltage i de Tab og Forpligtelser, som er opstaaet i 1896 eller tidligere og forvoldt af Foreningens Bestyrelse eller Medlemmer i disse Aar, og som saaledes ikke vedkommer 1897-Aars Medlemmer. De Indstævnte bestrider saaledes ikke Kreditorernes Ret ligeoverfor Foreningen, i alle Fald inden Rammen af de 200 % Tilskud, det er alene Spørgsmaal om, hvem af Foreningens Medlemmer, der skal dække Underballancen, hvorom der raader Meningsforskjel mellem Parterne.

Foreløbig skal bemærkes, at det alene er „Carmel", der indmeldtes i Foreningen i 1897, medens de 2 andre Fartøier tidligere er indmeldt, uden at det nærmere opgives naar. Indstævntes Indsigelse vilde derfor i Tilfælde alene komme dem tilgode, forsaavidt angaar det pr. „Carmel" opførte Beløb.

Det norske Lloyd er en gjensidig Skibsassuranceforening og er forsaavidt et Aarsselskab, som Foreningens Medlemmer kun er pligtede til at staa som saadanne et Aar; Udmeldelse maa ske inden 30te November, hvorefter Udtrædelse foregaar ved Aarets Udgang, derhos skal hvert Aars Regnskab opgjøres for sig.

Retten kan imidlertid ikke lægge den Forstaaelse ind i Foreningens Love, at der med Hensyn til Ansvaret existerer nogen Forskjel mellem de forskjellige Aarsklasser. Efter Lovenes § 26 skal Regnskaberne afgjøres og afsluttes særskilt for hvert Kalenderaar, men selvfølgelig kan ikke da alle Erstatninger m. v. nøiagtig beregnes; mange Havarier og Forlis henstaar

naturligvis uafsluttede, og disse maa derfor skjønsmæssig ansættes i Regnskabet. Den senere Aarsklasse indtræder derefter i Foreningens Rettigheder og Forpligtelser efter det tidligere Aarsregnskab, og det nye Aars Interessenter styrer og steller med, hvad der er overtaget fra det gamle, paa samme Maade som med de Retsforhold, der opstaar i det nye Aar. Anderledes har heller aldrig, saavidt vides, Forholdet været opfattet i Praxis. Ligesaavist som det Overskud, som hidrører fra et Retsforhold, der er stiftet i et tidligere Aar, men som ikke i samme Aar har fundet sin Afslutning, har været taget til Indtægt i det Aarsregnskab, da Affæren er afsluttet, og saaledes er kommet dem tilgode, som da var Medlemmer af Foreningen, ligesaavist maa de samme Medlemmer belastes for Forpligtelser, der ere paadragne i tidligere Aar, men som først senere har kunnet afgjøres. De gjensidige Foreninger, saaledes ogsaa Det norske Lloyd, driver en kontinuerlig Virksomhed med stærkt vexlende Medlemmer, og en anden Basis for Opgjøret end den ovenfor af Retten fremholdte, lader sig i Praxis neppe opstille.

Ved at indtræde som Medlem af en gjensidig Skibsassuranceforening indtræder man altsaa som medansvarlig i alle Foreningens Rettigheder og Forpligtelser ogsaa fra tidligere Aar, for Forpligtelsernes Vedkommende med den i Lovenes § 26 liggende Begrændsning.

Efter den af de Indstævnte hævdede Opfatning kunde et endeligt Opgjør og en Afslutning af Regnskaberne for hvert Kalenderaar ikke finde Sted; Opgjøret maatte kun betragtes som foreløbigt, og en Kontinuitet i Virksomheden maatte saaledes ansees utilstedelig. Men det vilde formentlig vise sig upraktisk for ikke at sige ugjørligt at ordne Forretningen paa saadan Vis. At inddrive Tilskud hos Medlemmerne af en tidligere Aarsklasse — muligens flere Aar tilbage i Tiden — vilde vel heller neppe være nogen praktisk Foranstaltning, og det har visselig ogsaa ligget udenfor Meningen hos dem, der har vedtaget Foreningens Love. Havde de Indstævntes Opfatning været den rette, vilde man neppe i den citerede § 26 have betjent sig af Udtrykket „afslutte". Efter almindeligt Sprogbrug er nemlig en Afslutning ikke det samme som et foreløbigt eller midlertidigt Opgjør. Efter Aarsregnskabets Afslutning bliver det fornødne Tilskud inden Aarsklassens Medlemmer til Dækkelse af muligt Underskud eller Udbyttet af et muligt Overskud til Fordeling mellem samme Aarsklasses Medlemmer med endelig Virkning fastslaaet.

Det skal erkjendes, at man efter den af Retten hævdede Opfatning ved at indtræde som Medlem af en gjensidig Skibsassuranceforening paatager sig et betydeligt økonomisk Ansvar, hvad der neppe har staaet klart for vedkommende Medlem. Mange Aars gunstige Resultater i de gjensidige Skibsassuranceforeningers Virksomhed har skaffet disse en Tillid, som ikke altid har været fortjent, og det har bidraget til, at man har meldt sig ind i Foreningerne, uden at anvende fornøden Kritik og uden nærmere at overveie, hvilke Forpligtelser man efter Lovene har paataget sig. Det skal forøvrigt ogsaa siges, at det, forinden man indtræder i en saadan Forening, vil være overmaade vanskeligt fra de tilgjængelige Regnskaber at danne sig nogen klar Oversigt over en Forenings økonomiske Stilling, en Bemærkning, der i ikke ringe Grad specielt rammer Det norske Lloyd. Men saadanne Betragt-

ninger øver selvfølgelig ingen Indflydelse ved Bedømmelsen af Forholdets retslige Natur.

Da Foreningen ved Udgangen af 1897 afsluttede sin Virksomhed og i 1898 kom under Likvidation, maa Medlemmerne for 1897 være ansvarlige for de med Likvidationen paadragne Udgifter.

Hvorvidt Foreningens Medlemmer i 1897 har nogen Regres mod tidligere Aars Medlemmer eller noget Ansvar at gjøre gjældende mod Foreningens Bestyrelsesmedlemmer er en Sag for sig, og hvorom Retten ikke nærmere skal udtale sig.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Citantskabets Paastand maa blive at tage tilfølge, dog saaledes, at Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

De Indstævnte Bugge & Olsen bør til Citantskabet Det norske Lloyds Administrationsbo at betale det paasøgte Beløb Kr. 1406.33 Øre — et Tusind fire Hundrede og sex Kroner tre og tredive Øre — med 6 % Rente deraf fra 1ste Januar 1899, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Exekutions Tvang.

58.

Kongl. Maj.ts Dom den 26 Augusti 1902.

emellan

Aktieselskabet Dampskibet „Ran" i Christiania

och

firman J. Ringborg i Norrköping

om giltigheten af et certeparti m. m.

Sedan, på sätt No. 58 i I årgången af denna Domsamling innehåller, Kongl. Göta Hofrätt den 11 Maj 1900 meddelat Dom emellan ofvannämnde parter, sökte Aktieselskabet ändring hos Kongl. Maj.t.

Med bifall till Nedre Revisionens hemställan har Högsta Domstolen pröfvat rättvist att med upphäfvande af Hofrättens Dom fastställa Rådstufvurättens i Norrköping meddelade beslut.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 56. **Norges Høiesteret:** Carl J. Lundvall & Co. mod Dampskibet „Prosum". — 57. **Norges Høiesteret:** Skibsmæglerfirmaet Bugge & Olsen mod Det norske Lloyds Administrationsbo. — 58. **Kongl. Maj.t.:** Aktieselskabet Dampskibet „Ran" mot firman J. Ringborg i Norrköping.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17—18	Aargang III	1902

59.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 10. Septbr. 1902.

Rhederiaktieselskabet „Svend Haug" i Drammen
(Høiesteretsadvocat Hindenburg)

mod

„Det danske Gødningskompagni", Kjøbenhavn.
(Høiesteretssagfører Carl Winther).

Et Skib, der var befragtet for en Reise med Fosfat i Sække fra Antwerpen til Nakskov eller saa nær dertil, som Skibet med Sikkerhed kan gaa og ligge altid flot, og som ikke kunde flyde ind til Nakskov med fuld Ladning, ansees desuagtet forpligtet til selv at betale Omkostningerne ved Lægtning af en Del af Ladningen, foretagen for at sætte Skibet istand til at flyde ind.

I Begyndelsen af Februar 1901 lod Rhederiaktieselskabet „Svend Haug" i Drammen rette en Forespørgsel til en herværende Skibsmægler, om han kunde skaffe en Fragt her til Landet fra Antwerpen for Selskabets sidst i Februar til Antwerpen ventede Damper ved Navn „Svend Haug", der var bygget i Glasgow i 1898, og om hvilken det allerede forinden var meddelt vedkommende Skibsmægler, at den var ansat til

700 Tons „deadweight", exklus. Bunkers, og at dens Dybgaaende lastet var 12 Fod 9" engelsk (i „Norsk Veritas" for 1901 var den opført med et Dybgaaende af 12,8 Fod engelsk). I Henhold dertil og til efterfølgende Telegramvexel afsluttede derpaa den omtalte Skibsmægler efter foregaaende yderligere Bemyndigelse af Rhederiet for „Svend Haug" den 9de Februar 1901 et Certeparti, hvorved Skibet blev bortfragtet til for „Det danske Gødningskompagni" her i København at indtage i Antwerpen en fuld Ladning Fosfat i Sække og med samme at afgaa til Nakskov eller saa nær dertil, som Skibet med Sikkerhed kunde gaa og overalt (— altid —) ligge flot („lie always afloat") samt der at foranstalte Ladningen afleveret til Befragternes Ordre mod Betaling af 6 shill. i Fragt pr. udleveret Ton à 1015 Kilo, saaledes at Ladningen og Losningen skulde ske i henholdsvis 2 og 3 løbende Dage (Søn- og Helligdage undtagne), at regne fra den Dag, da Skibet havde faaet sin Plads („was berthed"). Det var derhos i Certepartiet, efter Omtale af Betaling for Overliggedage, yderligere udtalt, at Ladningen skulde bringes til og tages frit fra Skibssiden, men at Kaptajnen skulde bringe Skibet saa nært til Lade- og Lossepladsen, som det overalt — til enhver Tid — („always") kunde flyde sikkert med Ladningen, samt endelig at Ejeren kunde stille et andet Skib i Stedet af lignende Størrelse og Stilling. Det var endvidere fastsat, hvilken Mægler i Nakskov Skipperen skulde benytte.

Samtidig med den 11te Februar at meddele nærmere, naar „Svend Haug" ventedes at være lastefærdig i Antwerpen, udtalte Rhederiet, at den vilde laste 800 Tons Fosfat, og, da Mægleren derpaa svarede, at Damperen var fragtet som tagende ca. 700 Tons, og at 800 Tons ikke kunde aflades, førte det til en kort Forhandling, hvorunder Rhederiet fremhævede, at der ved det tidligere Opgivende af 700 Tons var tænkt paa „Board of Trade"'s Mærke, hvortil iøvrigt kom 110 Tons Bunkers, men at der fra Antwerpen kun behøvedes ca. 55 Tons Bunkers, og at Skibet, som ikke i Antwerpen og her behøvede at tage Hensyn til „Board of Trade", følgelig maatte have Fordelen ved en saa meget større Ladning. Man enedes dog hurtig om, at Skibet skulde nøjes med ca. 770 Tons Ladning (700 + ca. 10 %).

Den 3die Marts 1901 afgik „Svend Haug" fra Antwerpen med en Ladning Fosfat af den nævnte Størrelse og naaede Tirsdag den 5te Marts ud for Nakskov Fjord (Skibet skal da endnu have haft en 48 Tons Bunkerkul inde), og skal dets Dybgaaende

da have været ca. 13½ Fod. Klokken henad 11 Formiddag den nævnte Dag fik Skibet Lods ombord og styrede derpaa efter hans Ordre med halv og sagte Fart ad Lodsfarvandet ind paa Fjorden, men tog Grunden der allerede ca. Kl. 12½ Eftermiddag i Drejet paa Sydsiden af den saakaldte „Knølen" (en Grund i Fjordens Indløb i en Afstand fra Nakskov Havn af vel en 1½ danske Mil), hvor det saa blev liggende fast til den 6te Morgen, idet Forsøg paa at hive og bakke det løs ikke hjalp. Efter Foranstaltning af den ovennævnte Mægler i Nakskov, der derom havde sat sig i Forbindelse med Befragterne her, indfandt der sig saa c. Kl. 9 Formiddag den 6te Marts en Lægter med Mandskab ved Damperen, der i Tiden til c. Kl. 4½ Eftermiddag samme Dag gjennem Storlugen lossede en 98 Tons over i Lægteren, hvorved Skibet lettedes c. 1′ over hele Skroget. Som Følge deraf kom Skibet af sig selv flot c. Kl. 11 samme Aften, men blev liggende for Anker paa Stedet Natten over til Kl. 8 Formiddag den 7de Marts, da det satte sig i Bevægelse, saa at det med Lægteren under Bugsering indkom til Nakskov Kl. c. 10¼ Formiddag, hvor det saa blev losset den 7de, 8de og 9de Marts.

Det var strax, da Lægtningen sattes i Værk, blevet tilkendegivet „Svend Haug"s Fører af den ommeldte Mægler, at Befragterne vilde kræve Udgifterne ved Lægtningen m. m. fradragne i Skibets Fragt, og, da han nægtede at gaa ind derpaa, blev der den 9de Marts efter Begjæring af Befragterne ved Fogden i Nakskov foretaget Arrest i en saa stor Del af den deponerede Fragt (ialt c. 4200 Kr.), som svarede til Udgifterne ved Lægtningen m. m.: 544 Kr. 65 Øre. Der blev derpaa efter nogen Forhandling truffet Overenskomst mellem Rhederiaktieselskabet „Svend Haug" og Befragterne: „Det danske Gødningskompagni" om, at det Spørgsmaal, hvem der skulde bære disse Udgifter, blev at afgøre under en ved nærværende Ret til Betaling deraf anlagt Retssag, og det nævnte Rhederiaktieselskab har derfor under 18de April 1901 indstævnet „det danske Gødningskompagni" her for Retten og paastaaet samme dømt til at betale det anførte Beløb af 544 Kr. 65 Øre, om hvis Størrelse der ikke er Tvist, samt Arrestforretningens Omkostninger: 44 Kr. 33 Øre, ialt 588 Kr. 98 Øre, med Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have fordret sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Efter hvad der foreligger, er der med ordinær daglig Vand-

stand 14 Fod Vand i Nakskov Havn og i hele Fjorden ind til samme i den længere ude liggende Del af samme dog indtil et Par Fod mere, men var der den 5te og 6te Marts 1901 i alt Fald en Del under daglig Vandstand.

Saaledes som Certepartiet, der slet intet indeholdt om Lægtning eller Lægtningsomkostninger, var affattet, findes det efter Ordene naturligst at maatte forstaas saaledes, at Skibet var pligtigt for egen Regning at gaa ind til selve Nakskov Havn, og det findes ikke paa Grund af Ordene i Certepartiet: „or so near unto as the ship always can lie safely afloat" at kunne antages at have været Meningen, at det skulde være berettiget til at losse en Del af Ladningen for Befragternes Regning helt ude ved Fjordens Begyndelse.

Der findes ej heller at kunne lægges de Indstævnte noget til Last med Hensyn til Befragtningen, da de, efter hvad der forelaa for dem, maatte være beføjede til at gaa ud fra, at Skibets Dybgaaende kun var en 12′ 9″ ogsaa med en Last som den her omhandlede, hvad der ikke sædvanlig kan antages at ville have været til Hinder for Skibets Indsejling til selve Nakskov, idet det, som omtalt, vel, men dog først efter Certepartiets Afslutning, blev fastslaaet, at Ladningen blev paa 770 Tons, og uden at det heller da nævntes for de Indstævnte, at Dybgaaendet saa vilde blive større end nys anført og navnlig c. 13½ Fod. Det maa tværtimod falde Sagsøgerne til Last, at de, der burde skaffe sig at vide og ogsaa inden Befragtningens Afslutning maa antages at have faaet at vide, at Nakskovfjordens Dybde i en stor Del af sin Udstrækning ved daglig Vandstand kun var 14 Fod. dog uden tilbørligt Forbehold gik ind paa en Befragtning, der i alt Fald meget let maatte kunne medføre Grundstødning, selv om der ikke blev begaaet nogen Uagtsomhed ved Manøvreringen. hvad ikke er oplyst.

Forsaavidt det endelig er anført, at Lægtningen fandt Sted paa Foranledning af de Indstævnte, og at Udgifterne dertil mulig dog kunde have været undgaaet, hvis man havde afventet Vandets Stigning, maa det, ganske bortseet fra Betænkelighederne ved en saadan Venten, fremhæves, at det strax udtrykkelig blev tilkendegivet Skibets Fører, at det blev forlangt, at Skibet skulde bære Udgifterne ved Lægtningen, uden at han dog modsatte sig eller ses da at have gjort nogen Indsigelse mod samme.

De Indstævnte findes derfor at maatte frifindes, men skjønnes Sagens Omkostninger at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: „Det danske Gødningskompagni" hersteds bør for Tiltale af Sagsøgerne: Rhederiaktieselskabet „Svend Haug" i Drammen i denne Sag frie at være. Dens Omkostninger ophæves.

60.

Christiania Sjøret den 15de September 1902.

Den norske Hesteskosømfabrik
(Advokat Schiander)

mod

Dampskibet „Orlando"s Rederi.
(Advokat G. Blom).

Et Parti Søm i Kasser befindes ved Fremkomsten til London at være delvis beskadiget ved Rust, og Afskiberne i Christiania sagsøger Rederiet til Erstatning for den saaledes forvoldte Skade. Da Partiet ifølge Konnossementet var indtaget i god Stand og da Rederiet ikke havde ført Bevis for Omstændigheder, der i Medfør *Sjøfartslovens § 142* kunde befri det for Ansvar, dømmes det til at erstatte Skaden, der efter det under Sagen oplyste maatte antages, ialfald tildels, at skyldes den Omstændighed, at Sømmene var stuvet op til vaad Træmasse.

Med Dampskibet „Orlando" afskibede Den norske Hesteskosømfabrik den 24de Oktober 1901 2835 Kasser Hesteskosøm til London. Efter Fremkomsten dersteds viste det sig imidlertid, at Partiet delvis var beskadiget. Paa Foranledning af Afskibernes Agent i London, Herrer Blichfeldt & Co., undersøgte Besigtigelsesmand A. Dunstan Partiet i Overvær af Hr. Julius Blumenthal som Repræsentant for Herrer W. E. Batt & Co., hvilket sidste Firma efter Proceduren maa antages at have varetaget Skibets

Interesser. I A. Dunstans Rapport af 31te Oktober 1901 (Dok. 4) udtales følgende: „Hr. Blumenthal var tilstede og vi fandt efter en omhyggelig Undersøgelse, at de var udsorterede og ved Aabning af Kasserne, at Oxydation havde fundet Sted i alle Kasserne, hvorfor disse Varer selvfølgelig ikke kunde fremsendes til deres Bestemmelsessted. Jeg anbefaler, at de sendes tilbage for atter at blive sat i god Stand, saa snart som muligt, til Fordel for alle interesserede Parter. Partiet Lion D = 125 Kasser anbefaler jeg at sendes frem til Krigsdepartementets Embedsmænd for at blive udsorteret og for at den Del deraf, som maatte befindes beskadiget, skal debiteres Skibet. Hele Partiet bliver at belaste Dampskibet paa Grund af, at Varerne er blevne skibede i beskadiget Tilstand. Udgiften ved at udsortere disse Varer, Kasse for Kasse, vilde blive meget stor. Besigtigelsesmændene er enige om, at det vilde være billigere atter at ombordtage Varerne og sende dem tilbage til Fabrikanterne for atter at sættes i god Stand."

I en Skrivelse til D'Hrr. Blichfeldt & Co. af 31te Oktober 1901 udtaler Hr. Julius Blumenthal bl. a. følgende:

„Efter paa Begjæring af Herrer W. E. Batt & Co. sammen med Dem i Millwall Docks at have taget i Øiesyn ovenstaaende Parti Hesteskosøm fandt jeg endel af Partiet udvendig flekket af Vand, en anden Stabel (den største Del af Partiet) tilsyneladende tør og i god Tilstand og ved Aabning af de flekkede Kasser, at nogen af Sømmene var rustede.

Deres Hr. Wettern delte min Mening, at denne Skade ikke skriver sig fra „Søvand", men efter al Sandsynlighed hidrører fra Regn. Jeg er anmodet af Herrer W. E. Batt & Co. om at underrette Dem om, at disse uanseet hvad Aarsagen maatte være til, at nogle af disse Søm er beskadiget af Rust, ikke kan erkjende noget Ansvar, enten for dem selv, Skibet eller dets Eiere.

Imidlertid for at sætte Dem istand til at kunne behandle disse Varer paa den Maade, De anser for den bedste til at formindske Rustskaden, er jeg af Herrer W. E. Batt & Co. anmodet om at underrette Dem om, at de ingen Indvending har imod, at De tilbagesender de beskadigede Kasser til Fabrikanterne for atter at sætte dem i god Stand som god Handelsvare, resp. for at levere (de tre sidste Ord er feilagtig Oversættelse for: at De leverer) the Lion D 125 Kasser til Deres Kjøbere, forat De kan fjerne de rustne Søm.

Alt dette at gjøres for Resiko og Regning af den, der maatte være ansvarlig for Tabet og Skaden." — —

I Henhold til Besigtigelsesmændenes Udtalelser blev 2710 Kasser tilbagesendt med „Orlando" den 1ste November. Efter Tilbagekomsten hertil udtog Den norske Hesteskosømfabrik Sjøretsstævning af 7de November mod Dampskibet „Orlando"s Rederi ved Skibet Kaptein og tillige ved dets herværende Expeditører Herrer H. Heitmann & Søn til Erstatning af Tabet, som i Stævningen angaves at maatte tilskrives mindre omhyggelig Behandling af Varepartiet fra Skibets Side. Ved Sagens Anhængiggjørelse i Sessionen den 9de November besigtigede Sjøretten det retournerede Vareparti. Herom er tilført Protokollen følgende:

„Man fandt, at enkelte af Kasserne efter sit Udseende har været udsat for Fugtighed og Vand og enkelte viste Mærker af Rust udenpaa, tilsyneladende efter Berøring med rustede Jernbaand; paa en af de Kasser, som Retten saa paa, saaes ogsaa noget Træmassestof fastklæbet langs Kassens Kanter. Der blev aabnet et Par Kasser af dem, hvis Ydre bar Mærker af Fugtighed, og i disse viste det sig ogsaa, at Sømmene delvis var rustede. Man aabnede saa en Kasse, hvis Ydre intet Tegn bar paa Fugtighed, og kunde Retten heller ikke se, at noget af de Søm som fandtes i Kassen, havde lidt noget. Efter den Oversigt, Retten fik af Partiet ved at se udvendig paa de opstablede Hauge fik man det Indtryk, at det kun var en mindre Del af Partiet, der var bleven beskadiget — —."

Da Sjøretten ikke ansaa sig kompetent til at bedømme Skadens Omfang, idet hertil udfordredes Fagmænd, optog Citantskabet fra 14de November—3die December 1901 et særskilt Sjøretsskjøn med fagkyndige Skjønsmænd. Under dette Skjøn ansattes den det paaviste Parti Søm tilføiede Skade — al Transport af Partiet fra og til Fabriken heri ikke indbefattet — til Kr. 6100.00. Skjønsmændene erklærede derhos paa Foranledning, at under Forudsætning af, at Sømpartiet i London har været i samme Tilstand som ved Besigtigelsen her finder de, at det har været hensigtssmæssigst at retournere Partiet hid, saafremt man ikke havde valgt den Udvei at sælge Partiet ved Auktion i London, — og tilføiede videre, at de tror, at Sømpartiet har været i omtrent samme Tilstand i London.

Endvidere indhentede Citantskabet en Udtalelse fra Stadskemiker Schmelck af 10de December 1901, hvori denne erklærer at have undersøgt Sømpartiet og derefter udtaler følgende:

„Hesteskosømmene i Kasserne er mere eller mindre rustet. I enkelte Kasser er der kun smaa spredte Rustflekker, i andre er en væsentlig Del af Sømmen overtrukket med Rust.

I de Kasser, hvori Rustdannelsen er størst, har der ogsaa afsat sig et Rustlag paa Kassen paa en saadan Maade, at man bestemt maa antage, at der har staaet Vand indtil en vis Høide (i enkelte Kasser flere Centimeter høit) i Kassen. Uden paa disse og paa en stor Del af de andre Kasser er der — specielt paa Tværvæggen, hvor Fabrikstemplet staar — tydelige Mærker af, at der har rendt Vand nedover.

Paa enkelte Kasser er Fabrikmærket udvisket eller udgnedet paa en Maade, som om det har været i Berøring med en blød, fugtig Gjenstand. Rustmærker, der synes at hidrøre fra Berøringen med en Staaltraad eller lignende, sees ogsaa paa flere Kasser.

Endelig fandtes der paa flere Steder paa Endestykket af en af Kasserne smaa Mængder af et brunt Stof, der ved den mikroskopisk-kemiske Undersøgelse viste sig at bestaa af bleget, mekanisk Træmasse.

Ved Undersøgelsen af de rustede Hesteskosøm kunde der, ligesaalidt som ved Undersøgelsen af Kassernes tilrustede Vægge paavises mere end Spor af Klor.

Konklusion. Ifølge de foretagne Undersøgelser er jeg kommen til den Slutning, at den stærke Forrustning i en Del af Kasserne maa antages at skyldes Vand i flydende Tilstand, den mindre Forrustning i de andre Kasser Indtrængen af Vanddamp (resp. fugtig Luft). Det Vand, som er rendt ind i Kasserne, har ikke været Sjøvand. En af de undersøgte Kasser har været i Berøring med bleget mekanisk Træmasse, og flere Mærker tyder paa, at dette ogsaa har' været Tilfældet med andre Kasser. Den Maade, hvorpaa Forrustningen er foregaaet, vil ogsaa finde en naturlig Forklaring, hvis Hesteskosømkasserne har været sammenstuvet med Træmasse (ɔ: „vaad Masse") der før Indlastningen har faaet et Overskud af Vand ved at ligge ude i Regnveir."

Citantskabet har derefter, under Forbehold af Indtale af særskilt Erstatning for den i England afleverede Del af Partiet (ɔ: 125 Kasser mærket Lion D), paastaaet sig tilkjendt følgende Beløb:

Erstatning ifølge Skjønnet	Kr.	6100.00
Fragt til London	„	459.93
Assurance	„	34.00
Kjørsel til Bryggen	„	47.96
Fragt fra London	„	352.27
Kjørsel fra Bryggen	„	47.96
Telegrammer	„	3.40
Omkostninger v. Herrer Blichfeldt & Co.	„	279.35
Stadskemiker Schmelcks Regning	„	35.00
Tilsammen	Kr.	7359.87

med Renter fra 8de November 1901 og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Omkostninger.

Efter Konnossementet af 24de Oktober 1901 var Sømpartiet i god Stand ved dets Aflevering til Skibet. Dette er derhos yderligere godtgjort ved de af Citantskabet tilveiebragte Bevisligheder, cfr. de af 1ste, 7de, 9de og 10de Hovedvidner meddelte Oplysninger, ligesom hverken disse Vidner eller 2det, 4de, 6te eller 8de Hovedvidner har seet, at nogen af Kasserne var fugtige. Efter 1ste Hovedvidnes Forklaring maa det ogsaa antages, at Formanden paa Bryggen under den modsatte Forudsætning vilde have gjort Anmærkning derom.

Efter Sjøfartslovens § 142 maa Indstævnte da være ansvarlig for Skaden, medmindre der foreligger Omstændigheder, som kan befri Indstævnte for Ansvaret.

Indstævnte gjør nu gjældende, at det ingenlunde er paa det rene, hvor eller hvorledes Skaden er opstaaet. Det er, anfører Indstævnte, ikke om Besigtigelsesforretningen i London oplyst, om den overensstemmende med Sjøfartslovens § 148, 2det Passus, er begjæret afholdt „inden Udgangen af næste Søgnedag efter Godsets Udlevering", og i ethvert Fald indeholder Besigtigelsesforretningen ingen Udtalelse om Beskadigelsens Aarsag. Der foreligger derfor intet saadant Skjøn, som efter Sjøfartslovens § 148 skulde fritage Modtageren for Bevisbyrden. Som Følge deraf er der intet til Hinder for, at Skaden i dens Helhed kan være opstaaet e f t e r Udlosningen i London. Endvidere var — anfører Indstævnte videre — den største Del af Partiet i London udsorteret som ubeskadiget og skulde derfor aldrig været retourneret, medens det er sikkert, at efter Tilbagekomsten hertil var

det hele Parti mere eller mindre beskadiget. Skaden paa den større i London ubeskadigede Del af Partiet maa saaledes være opstaaet efter Londonerbesigtigelsen, medens Citantskabet ikke har fyldestgjort sin Bevisbyrde for, at Resten er beskadiget ombord i Skibet, hvorfor Indstævnte helt maa blive at frifinde. Selv om den under Londonerbesigtigelsen forefundne beskadigede Del af Partiet maatte antages beskadiget ombord i „Orlando" eller ved en Feil fra Skibets Side, maatte derhos Citantskabet bevise, hvor stor Del af det samlede Parti denne Del udgjorde. Og da Citantskabet har umuliggjort Bevis herfor ved uberettiget at retournere det hele Parti, maa efter Indstævntes Mening Resultatet ogsaa under denne Forudsætning blive hel Frifindelse.

Jeg finder imidlertid at maatte forkaste denne Indsigelse. For det første kan jeg ikke gaa ud fra, at Modtagerne i London har oversiddet den i Sjøfartslovens § 148, 2det Passus fastsatte Frist for Optagelse af Besigtigelsesforretning. Citantskabet hævder, at Besigtigelsen i London paafulgte som en direkte og umiddelbar Følge af, at Sømpartiet *ved* Oplosningen og Ilandbringelsen viste sig beskadiget, og benægter, at Partiet var udleveret til Modtageren, dengang Besigtigelsesforretning foranledigedes afholdt af denne, hvorimod Godset fremdeles henlaa paa Lossepladsen. Herimod har Indstævnte indskrænket sig til at bemærke, at Skibets Kaptein „tror at erindre", at Losningen af Sømpartiet foregik Tirsdag, medens Besigtigelsen foregik Torsdag, og til at henvise til følgende Klausul i Konnossementet: „The goods to be taken from the ship by the consignee immediately the vessel is ready to discharge". — Da imidlertid Udleverelse er en faktisk Akt, kan den citerede Klausul ikke være afgjørende i denne Forbindelse, og efter en Slutningspassus i Hr. Julius Blumenthals Skrivelse til Blichfeldt & Co. af 31te Oktober 1901 ser det ud, som om Varepartiet fremdeles befandt sig i Herrer W. E. Batt & Co.s (ɔ: Skibets Agenters) Besiddelse. Det maatte under disse Omstændigheder formentlig paahvile Indstævnte at godtgjøre, naar og paa hvilken Maade den faktiske Udleverelse til Modtageren har fundet Sted, naar Indstævnte vil søge sin Befrielse heri.

Dernæst kan jeg ikke være i Tvil om, at det var begge Besigtigelsesmænds Mening, at det hele Parti (med Undtagelse af de 125 Kasser mærket Lion D) burde retourneres. Jeg indser ikke rettere, end at dette med rene og klare Ord er sagt baade i Hr. Dunstans Rapport og i Hr. Blumenthals Skrivelse,

i modsat Fald burde ialfald denne have været affattet paa en ganske anden Maade, og det maa saaledes antages, at Skibets Agenter har samtykket i denne Forholdsregel. Overensstemmende med Skjønsmændenes Udtalelse under det fagkyndige Skjøn maa jeg derhos antage, at dette var den eneste praktiske og hensigtsmæssige Fremgangsmaade, idet baade en Udsorteren i London Kasse for Kasse og Salg af Partiet ved Auktion i London (saaledes som af Skjønsmændene antydet) efter al Sandsynlighed vilde have bidraget til at forværre Resultatet. Som en Konsekvens af det netop antagne kan Indstævnte ikke paaberaabe sig den Mulighed, at Skaden hersteds kan have været større end den kanske var i London. Thi Tilbagesendelsen foregik jo, som udtrykkelig udtalt i Hr. Blumenthals Skrivelse, for Resiko og Regning af den, der maatte være ansvarlig for Skaden.

Forøvrigt giver de foreliggende Oplysninger intet tilstrækkeligt Holdepunkt for den Antagelse, at der har været nogen væsentlig Forskjel paa Skadens Størrelse i London og her. Vistnok udtaler Hr. Blumenthal i sin Skrivelse, at han fandt den største Del af Partiet *tilsyneladende* tør og i god Tilstand. Men nogen nærmere Besigtigelse af Partiet fandt ikke Sted (Hr. Dunstans Udtalelse om, at Oxydation havde fundet Sted i *alle* Kasserne, maa formentlig bero paa en unøiagtig Udtryksmaade) og under Sjøretssessionen hersteds den 9de November fik Retten ved at se udvendig paa Partiet et tilsvarende Indtryk. Under det fagkyndige Skjøn udtalte Mændene ligeledes, som citeret, at de tror, at Sømpartiet har været i omtrent samme Tilstand i London. Paa den anden Side mangler der enhver Antydning eller Oplysning om, at Skaden efter Londonbesigtigelsen har været forøget ved Omstændigheder, som er Indstævnte uvedkommende.

Hertil kommer desuden, at Citantskabet efter min Mening har tilveiebragt et efter Omstændighederne fuldt tilstrækkeligt Bevis for, at Skaden maa skyldes Indstævntes Forhold. Det er, som foran bemærket, godtgjort, at Sømpartiet var i god Orden ved Afleverelsen til Skibet. Paa den anden Side fremgaar det, at Kasserne har været udsat for en betydelig Grad af Fugtighed, kfr. specielt de Oplysninger, som indeholdes i Stadskemiker Schmelcks Erklæring, — og denne Fugtighed maa antages at være kommet til under Sømpartiets Ophold i Skibet. Nogen Antydning om, at Beskadigelsen kan være foraarsaget efter Udlosningen i London (og før Besigtigelsen sammesteds) foreligger der ialfald ikke blandt Sagens Bevisligheder. Nogen fuld For-

klaring af, hvorledes denne betydelige Fugtighed er opstaaet, foreligger muligens ikke. Men det er dog oplyst, at Indlastningen foregik i Regnveir uden at der blev foretaget nogen særlig Foranstaltning for at hindre Kasserne fra at blive vaade, f. Ex. ved at sætte op Presenninger til Beskyttelse mod Regnveiret, og at Kasserne delvis ialfald er anbragt ombord i Skibet i umiddelbar Forbindelse med fugtig Last, specielt vaad Træmasse, kfr. 2det, 3die og 4de Hovedvidne. Vistnok kan det være, at Regnveiret ikke direkte har foraarsaget Beskadigelsen af Partiet. Kfr. ogsaa 9de Hovedvidnes Bemærkning om, at saasnart Kasserne er pakkede, skal der meget til for at Sømmene kan tage Skade; Vand maa da trænge ind i Kasserne. Men isaafald maa det antages, at Fugtigheden paa Grund af de berørte Omstændigheder har udviklet sig under Overreisen saaledes som antaget i Schmelcks Konklusion, hvilket ogsaa stemmer med 3die og 9de Hovedvidners Udtalelser. Men at lade et Parti Søm, der maa bevares mod Fugtighed, hvad 2det Hovedvidne, Formand hos Skibets Expeditør, erkjender at have været fuldt bekjendt med, indlaste og anbringe paa en saadan Maade, at det som i nærværende Tilfælde blir udsat for en betydelig Fugtighed, maa karakteriseres som ganske uforsvarligt og uforsigtigt. Jeg anser det derfor efter det anførte godtgjort, at Skaden skyldes uforsvarlig Fremgangsmaade fra Skibets Side, og herfor maa Skibet være ansvarlig, selv om Indstævnte havde havt Ret i sin Paastand om, at Besigtigelsen i London var afholdt efter den i Lovens § 148 satte Frist.

Jeg skal tilføie den Bemærkning, at Skaden efter Hr. Schmelcks Erklæring ikke kan formodes at hidrøre fra Indtrængen af Sjøvand, ligesom der fra Indstævntes Side intet er anført om, at den kan skyldes nogen Sjøulykke. Nogen Sjøforklaring er da heller ikke optaget fra Skibets Side.

Indstævnte gjør endvidere gjældende, at hvis Varen er saa sensibel, at den ikke taaler Indlastning i Regnveir, naar al Forsigtighed udvises, saa er Ansvaret herfor Afladerens af to Grunde, for det første, fordi Afladeren med Vidende og uden Indvending har ladet Indlastningen foregaa i Regnveir, og for det andet, fordi Afladeren skulde have befulgt Fremgangsmaaden i Sjøfartslovens § 143.

Ligeoverfor det første Argument henviser jeg til mit allerede anførte, — Citantskabet har ogsaa bemærket hertil, at Søm ikke ruster ved den ubetydeligste udvendige Fugtighed paa Embal-

lagen, idet denne er tilstrækkelig til at holde ude den Fugtighed, som under en forsvarlig Behandling af Varen altid er uundgaaelig. Ligeoverfor det andet Argument har Citantskabet oplyst, at Skibet modtager Sømkasser omtrent hver eneste Tur, og at Skibets Vedkommende fuldt vel vidste, at det omprocederede Vareparti bestod af Søm. Dette sidste fremgaar da ogsaa tilstrækkeligt af, hvad 2det Hovedvidne, Formand hos Dampskibets Expeditør, har forklaret. Endelig har 9de Hovedvidne oplyst, at samtlige Kasser var mærket „must be kept dry". Og denne Indsigelse finder jeg derfor at maatte forkaste.

Da der ikke er gjort nogen speciel Indsigelse mod de enkelte Poster i Citantskabets Forlangende, vil efter det anførte Indstævnte blive tilpligtet at udrede det paastaaede Beløb. Efter Sagens Beskaffenhed maa Indstævnte derhos tilsvare Sagens Omkostninger, der billiges med Kr. 300.00.

Førstvoterende, der modtog Sagens Dokumenter den 16de August, har paa Grund af den store Forretningsmængde ikke kunnet expedere Sagen tidligere.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Orlando"s Rederi, bør til Citantskabet Den norske Hesteskosømfabrik betale det paasøgte Beløb Kr. 7359.87 — syv Tusinde tre Hundrede femti ni — Kroner, otteti syv Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 8de November 1901, til Betaling sker samt 300 — tre Hundrede — Kroner i Sagsomkostninger.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{10}/_{9}$ 1902. *M C. Backer,* kst.

$^{11}/_{9}$. Enig med Føstvoterende. *W. Grønstad.*

$^{12}/_{9}$. Ligesaa. *H. F. Schetelig.*

61.

Christiania Sjøret den 19de September 1902.

Dampskibet „Veritas"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)

mod

Norway Lake Ice Co.
(Adv. Sigval Jacobsen).

Et Trædampskib bortfragtes ved Maanedscerteparti for 3 Maaneder til Fart mellem sikre Havne i U. K. eller Kontinentet, hovedsagelig i Istraden. I Tilfælde af Tidstab bl. a. paa Grund af Beskadigelse, som forhindrer Skibets Manøvrering i mere end 24 Arbeidstimer, skal Leiens Betaling ophøre, indtil det igjen er i effektiv Stand til at gjenoptage Tjenesten. Det afgaar paa Grund af Fare for Indefrysning fra Riga den 6te Januar med ukomplet Ladning, klarerer i Bolderaa men støder paa Is, som gjør det nødvendigt at vende om, og man ankommer atter til Bolderaa den 8de Januar, efterat Skibet den foregaaende Dag havde lidt betydeligt Havari i Isen, som nødvendiggjorde Reparationer, der først var fuldendte den 2den Februar. Skibets Afgang hindres imidlertid fremdeles af Is til den 24de April, da man afgaar fra Bolderaa og fortsætter Reisen til Moss uden videre Uheld. Sjørettens Majoritet anser Befragteren forpligtet til at betale Leie i Tiden fra 2den Februar til 24de April, derimod ikke for Tiden fra 7de Januar til 2den Februar, altsaa for Tiden da Skibet var Havarist.

Ved Certeparti af 23de November 1899 bortfragtede Trædampskib „Veritas"s Rederi nævnte Dampskib til Norway Lake Ice Co. for et Tidsrum af 3 — tre — Kalendermaaneder til Fart mellem saadanne sikre Havne i United Kingdom og Europas Kontinent, hovedsageligt i Istrade, hvor det altid kan ligge sikkert flot, mod en Leie af £ 255 pr. Kalendermaaned, hvilken Leie skulde løbe fra Overleveringen og indtil Skibets Tilbagelevering — efter Certepartiets Ophør — til Rederiet i en Havn i United Kingdom eller paa Sydkysten af Norge. Leien skulde erlægges kontant pr. Halvmaaned forskudsvis. Ifølge Certepartiet skal Skibet være „hægt, tæt og stærkt og paa enhver Maade skikket for Tjenesten".

Derhos indeholder Certepartiet følgende Bestemmelse: „At i Tilfælde af Tab af Tid paa Grund af utilstrækkeligt Mandskab

eller Forraad, Uheld med Maskineri eller Beskadigelse, som forhindrer Skibets Manøvrering i mere end fireogtyve Arbeidstimer, skal Leiens Betaling ophøre, indtil det igjen er i effektiv Stand til at gjenoptage Tjenesten."

Ved Certeparti af 28de December 1899 bortfragtede igjen Tidsbefragteren (Certepartiet er undertegnet: Ifølge telegrafisk Ordre fra Rederiets Agenter, E. H. Rustad) Skibet for en Reise fra Riga til Moss med 'en Kornladning. I Certepartiet angaves „Veritas" at være beregnet udlosset i Fredrikshavn Fredag den 29de December. En Certepartiet paaklæbet Klausul fastsætter derhos følgende: „Skulde Domesness Passagen være lukket eller Riga, Mühlgraben og Bolderaa ikke kunne naaes paa Grund af Is, saa er denne Befragtning annuleret, og skulde der under Lastningen i Riga opstaa Fare for Indefrysning, saa har Lastningen resp. Complettering at finde Sted i Bolderaa eller i Mühlgraben efter Kapteinens Valg til samme Fragt. Ved indtrædende Fare for Indefrysniug i Mühlgraben eller Bolderaa har Kapteinen Ret til at dampe afsted med det Kvantum, som han har ombord, og at komplettere i en eller anden Havn paa Veien til Fordel for Rederne."

Dampskibet, som var blevet overtaget af Tidsbefragterne den 1ste December, blev udlosset i Fredrikshavn Natten til den 31te December og gik tilsjøs den paafølgende Morgen (Dok. 2 ad 7). Det ankom til Riga Onsdag den 3die Januar om Aftenen og paabegyndte Indlastningen den paafølgende Dag (Dok. 6 ad 7). Da der rapporteredes Isfare fra Domesness, afgik Skibet imidlertid fra Riga allerede Lørdag den 6te Januar Kl. 2 Em. (ɔ: 1ste Juledag) efter russisk Tid, idet Kapteinen med Hjemmel af den foran refererede Isklausul og med Afladerens Samtykke bestemte sig til at afgaa med den Last, Skibet allerede havde inde. Skibet udklarerede ved Bolderaa (ɔ: Rigas Udhavn) Kl. $4^1/_2$ Em. samme Dag og satte derefter til Sjøs. Skibet fortsatte Reisen til Søndag Morgen Kl. 2, men maatte da lægge sig stille af Frygt for Isfare fra Domesness. Kl. 8 om Morgenen fortsattes Reisen, men kom man strax i Nærheden af et Isbælte, som Kapteinen ansaa det altfor resikabelt at forsøge paa at forcere. Efter Samraad med Mandskabet besluttede han sig derfor til at returnere til Bolderaa. Paa Tilbageturen kom Skibet imidlertid op i Is, som havde dannet sig i Nattens Løb. Strax efter mærkede man, at en Ishud af Bord, som var paaspigret i Riga, ikke var i Orden,

hvorfor man paaspigrede ny Ishud. Ca. Kl. 12 Middag fortsatte man Tilbageturen, men ca. Kl. 2 Em. kom man ind i et Bælte med svær Drivis, som man maatte forcere for at redde Skib og Ladning. Ca. Kl. $3^1/_2$ Em. var man kommen gjennem Isbæltet, men ved Undersøgelse viste det sig, at ikke alene Ishuden var afslidt, men ogsaa selve Skibssiden saa ødelagt, at man maatte kaste overbord ca. 20 Tons af Ladningen for at lette Skibet. Den paafølgende Mandag Formiddag kom to Slæbebaade ud og ved disses Hjælp kom Skibet tilbage til Bolderaa Kl. 11 om Aftenen (kfr. hermed Journaluddraget Dok. 3 ad 2). Skibet blev derefter liggende i Bolderaa under Reparation, der først tilendebragtes den 2den Februar. Paa Grund af Ishinder blev Skibet imidlertid fremdeles opholdt helt til den 24de April (se Dispachen Dok. 5 ad 9). Nævnte Dag afgik det fra Bolderaa og tilbageleveredes Rederiet i Moss den 3die Mai næstefter.

Da Norway Lake Ice Co. var uvillig til at betale de Fragtterminer, som forfaldt efter „Veritas"s forgjæves Forsøg paa at komme væk fra Riga, anlagde Rederiet nærværende Sjøretssag ved Sjøretsstævning af 20de Februar 1900. Rigtignok er der indtaget i Certepartiet en Klausul om, at Uenighed mellem Parterne angaaende Certepartiets Mening og Hensigt skal henvises til Afgjørelse ved Voldgift, og der har ogsaa under Sagen været Spørgsmaal om saadan Afgjørelse af Tvisten. Efter Proceduren (kfr. specielt Citantskabets Indlæg af 16de Februar 1901, Dok. 9 initio), maa man imidlertid antage, at begge Parter er blevne enige om at lade Sagen afgjøre paa sædvanlig Maade af Retten.

Ved Stævningen af 20de Februar indtalte Citantskabet de tre pr. 15de Januar, 1ste og 15de Februar forfaldne Fragtterminer og paastod efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling Indstævnte tilpligtet at betale £ 382.10 med lovlige Renter og Omkostninger (den samtidig nedlagte subsidiære Paastand om Voldgift maa efter det Anførte ansees bortfaldt).

Ved Sjøretskontinuationsstævning, inkamineret den 19de December 1900, har Citantskabet imidlertid sat under Indtale ogsaa sit øvrige Tilkommende hos Indstævnte. Den ialt skyldige Leie beregnes her for Tiden fra 15de Januar—3die Mai 1900, 3 Maaneder og 18 Dage à £ 225 pr. Maaned til £ 918. Paa den anden Side har Citantskabet indkasseret et Indstævnte til-

kommende Fragtbeløb, stort		Kr. 3883.38
hvori dog fragaar endel af Rederiet udlagte Skibsudgifter m. V., tilsammen se (Dok. 9 ad 7)	Kr. 2552.13	
samt en ubetalt Havarigrosse-Andel paa Fragten	„ 246.94	
		„ 2799.07
hvorefter Restbeløbet udgjør.		Kr. 1084.31

Efterat der ogsaa med Hensyn til Kontinuationssøgsmaalet forgjæves af Retten var mæglet Forlig, har Citantskabet derpaa nedlagt saadan endelig Paastand (se Dok. 7):

„At Indstævnte tilpligtes til Citantskabet at betale £ 918, i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen — med Renter af £ 382—10 fra 20de Februar 1900 og af hver yderligere paaløben Termin à £ 127—10 fra vedkommende Termins Forfaldsdag, 1ste Marts, 15de Marts, 1ste April o. s. v. —, Alt med Fradrag af Kr. 1084.31, — samt Sagens Omkostninger."

Indstævnte har protesteret mod, at han overhovedet pligter at betale nogen yderligere Leie, og har derhos specielt benægtet, at de to første Poster paa Citantskabets Regning over udlagte Skibsudgifter m. V. (Dok. 9 ad 7), store Kr. 939.82 og Kr. 698.74, tilsammen Kr. 1638.56, er ham vedkommende. Han har derfor paastaaet sig frifunden for Citantskabets Tiltale og har derhos senere ved Kontrasjøretsstævning af 21de Marts, inkamineret i Sessionen den 7de April 1902, anlagt Kontrasøgsmaal og efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling paastaaet Hovedcitantskabet tilpligtet at betale Fragtbeløbet Kr. 3883.38 med Fradrag af de erkjendte Poster tilsammen Kr. 1160.51, altsaa til Rest Kr. 2722.87 med lovlige Renter og Omkostninger.

Hovedcitantskabet har principalt paastaaet Kontrasøgsmaalet afvist som for sent anlagt, og subsidiært paastaaet Frifindelse.

Med Hensyn til den af Kontracitantskabet nedlagte Paastand skal man allerede nu bemærke, at der fra Kontracitantskabets Side ikke er paaberaabt nogen antagelig Grund for, at det skulde undgaa at betale Fragt for Tiden *efter* Skibets Afgang fra Riga i April Maaned. For dette Tidsrums Vedkommende maa saaledes

under enhver Omstændighed Fragt tilkomme Hovedcitantskabet. Hvis man giver Kontracitantskabet Medhold i dets Standpunkt med Hensyn til Fragtberegningen, vil forøvrigt dette Fragtbeløb for det væsentlige likvideres i den Godtgjørelse, som tilkommer Kontracitantskabet af den Grund, at det forskudsvis har betalt Fragt fra 1ste—15de Januar.

Hovedspørgsmaalet i Sagen er saaledes, om Maanedsfragten løber under Indefrysningen i Riga og i bekræftende Fald, om dette da ogsaa er Tilfældet for den Tid, Reparationen efter Havariet paagik.

Hovedcitantskabet har paaberaabt sig, at et bekræftende Svar paa begge disse Spørgsmaal er givet ved Certepartiets bogstavelige Indhold og henviser i denne Henseende til følgende to Klausuler i Certepartiet:

1. At Kapteinen skal, skjønt ansat af Rederiet, følge Befragternes Instruktioner, og Befragterne vil fra Tid til anden forsyne ham med de nødvendige Seileordrer.
2. At Kapteinen skal undertegne Konnossementer til hvilkensomhelst Fragtsats, Befragterne eller deres Agenter maatte antage, uden Præjudice for dette Certepartis Bestemmelser, og Befragterne indgaar herved paa at holde Rederiet skadesløst for hvilkensomhelst Følger eller Forpligtelser, som maatte opstaa ved, at Kapteinen følger Befragternes Instruktioner. eller ved at tegne Konnossementer, eller forøvrigt ved at rette sig efter samme eller ved hvilkensomhelst Uregelmæssighed i Skibets Papirer.

Hovedcitantskabet henfører nu den udhævede Passus til begge de to Klausuler, og hævder paa Basis deraf, at da Kontracitantskabet har beordret Skibet til Riga, maa Kontracitantskabet *eo ipso* være ansvarlig for alt det Tab, som opstaar for Skibet under dets Udførelse af denne Ordre.

Kontracitantskabet bestrider dette og benægter specielt, at den udhævede Passus kan henføres til mere end den anden af de refererede Klausuler.

Hvorledes Certepartiets her paaberaabte Bestemmelser skal fortolkes, finder man det unødvendigt at udtale noget om. Det er nemlig *in confesso* mellem Parterne, at Kontracitantskabet i Certepartiet har havt fuld Hjemmel til at beordre Skibet til

Riga, hvilken Ordre Kapteinen forøvrigt heller ikke protesterede mod. Det synes imidlertid klart, at det ikke kan have været Meningen med de refererede Klausuler at paalægge Tidsbefragterne en ubetinget Erstatningspligt for Følgerne af de Uheld m. m., som under saadanne Omstændigheder kan tilstøde Skibet. De citerede Klausuler synes derfor ikke at have nogen Interesse for det foreliggende Spørgsmaal, hvis Løsning derimod maa søges ved en Fortolkning af det hele Kontraktsforhold mellem Parterne.

I denne Henseende antages det at kunne opstilles som Hovedregelen, at Tidsbefragteren paa den ene Side maa betale den aftalte Tidsfragt ogsaa for de Tidsrum, hvor Skibet opholdes ved saadanne kasuelle Begivenheder som Indfrysning, og at saaledes Resikoen for saadant Ophold paahviler Tidsbefragteren, men at paa den anden Side Fragten med Hjemmel af den foran citerede Klausul i Certepartiet *ikke* løber for de Tidsrum, som blir unyttig for Tidsbefragteren paa Grund af et Skibet overgaaet Havari.

Efter Proceduren synes ogsaa begge Parter nærmest at maatte siges at være enige om denne Hovedregel i begge dens Punkter, men de gjør hver sin Anvendelse af den paa nærværende Tilfælde.

Hovedcitantskabet hævder, at Kontracitantskabet efter den angivne Regel maa betale Leie for Tiden under Indfrysningen og at dette ogsaa maa gjælde Reparationstiden, da Skibet var indfrosset ogsaa under sidstnævnte Tid, saaledes at Kontracitantskabet alligevel ikke vilde have kunnet benytte Skibet og derfor i Virkeligheden ikke har lidt noget Tidstab paa Grund af den ved Havariet nødvendiggjorte Reparation.

Kontracitantskabet hævder derimod, at det var Havariet, som foranledigede ikke blot Opholdet under Reparationstiden, men ogsaa det senere Ophold efter endt Reparation, og at med andre Ord det hele Ophold som en Følge af Havariet maa være Tidsbefragteren uvedkommende. Specielt maa dette — hævder Kontracitantskabet videre — gjælde i nærværende Sag, da baade Havariet og det hele paafølgende Ophold havde sin Grund i, at Skibet ikke var ordentlig udrustet for Reisen, idet det ikke var forsynet med fuldstændig Ishud af Jern (kfr. Spm. 12 under Thingsvidnet paa Moss den $^1/_5$ 1900, Dok. 1 ad 5).

Med Hensyn til Ishuden er det paa det Rene, at Skibet kun var forsynet med Ishud af Jern i Stævnen og 2 Plader

agterover, hvorhos det før Afgangen fra Riga forøvrigt paaspigredes Bord paa begge Sider (kfr. 1ste og 3die Vidne under Thingsvidnet paa Moss).

Kontracitantskabet har fra først af ogsaa antydet, at Skibets Kaptein ventede for længe med at afgaa fra Riga. Denne Antydning synes dog senere at være frafaldt, og under enhver Omstændighed er der efter de foreliggende Oplysninger ingen Grund til i dette Punkt at rette nogen Bebreidelse mod Kapteinen, kfr. hermed specielt Erklæring fra Lodskommandøren i Riga af 12te Februar 1900 (Dok. 3 ad 9), og Skibsmægler Rustads Udtalelse om 1ste Hovedvidne (ad Spm. 3) og i Skrivelse af 6te Februar 1900 (Dok. 6 ad 7).

Naar man videre skal bedømme Kapteinens Handlemaade ved at bestemme sig til at vende tilbage til Bolderaa uden at gjøre noget Forsøg paa at forcere Isbæltet udenfor Domesness under den faktisk foreliggende Situation, hvorunder Skibet ikke var forsynet med stærkere Ishud end netop nævnt, kan der formentlig ikke være nogen Grund til her at rette nogen Klander mod ham. Vistnok sees det, at andre Dampskibe samtidig forsøgte paa at forcere Isbæltet og ogsaa kom igjennem samme, om end delvis med forskjellige Beskadigelser. Men ingen af de andre Dampskibe var Træbaad, og man kan derfor vanskelig trække nogen sikker eller endog sandsynlig Slutning om, hvorledes „Veritas“ vilde have kunnet klare sig. Det maa her ogsaa tages med i Betragtning, at Kapteinen maatte træffe sin Afgjørelse paa Stedet baseret paa et subjektivt Skjøn over, hvorvidt „Veritas“ havde uogen rimelig Udsigt til med Held at kunne forcere Isbæltet. Naar Kapteinen med Tilslutning af Mandskabet bestemte sig til under de foreliggende farefulde Omstændigheder at vende om til Bolderaa, maa man derfor acceptere denne Afgjørelse, der ialfald maa betegnes som fuldt ud forsvarlig (kfr. ogsaa Lodskommmandørens Erklæring af 12te Febr. 1900, Dok. 3 ad 9).

I denne Forbindelse har imidlertid Kontracitantskabet anført, at „Veritas“ ialfald kunde have kommet ud ved Hjælp af Isbryder, og at saaledes Indfrysningen alligevel skyldes Havariet. Hertil maa det imidlertid paa dette Punkt være afgjørende, at „Veritas“ jo led Havari paa Tilbageturen til Bolderaa og følgelig før der blev Spørgsmaal om at søge Assistance af Isbrydere. Da et Havari, som af Hovedcitantskabet bemærket, ikke i sig selv

indeholder noget Kontraktsbrud, synes dette Argument ikke at kunne forandre Situationen i Kontracitantskabets Favør. Videre maa jeg efter de foreliggende Oplysninger antage, at selv om „Veritas" ikke havde lidt Havari, vilde et Forsøg paa at have forceret Isen ved Hjælp af Isbrydere have været forbundet med saa megen Resiko, at Kapteinen ialfald ikke kunde have nogen Pligt til at anstille noget saadant Forsøg. Herom henvises til Dok. 3 ad 12, en Skrivelse fra Assuranceforeningen „Vidar", hvor „Veritas" var forsikret, af 4de Mai 1901, Dok. 6 ad 12, en Erklæring fra Telegrafbestyreren i Domesness af 18de Septbr. 1901, og Dok. 7 ad 12, Skibsmægler Rustads Skrivelse af 25de Oktober 1901, der modificerer eller fuldstændiggjør Rustads i dette Punkt endel uklare Vidneforklaring. Den Udtalelse i modsat Retning, som indeholdes i Dok. 4 ad 14 kan jeg herimod ikke lægge nogen Vægt paa.

Resultatet bliver derfor, naar man foreløbig bortser fra Spørgsmaalet om Ishuden, at Indefrysningen i nærværende Tilfælde, overensstemmende med den opstillede Hovedregel maa være paa Tidsbefragterens Resiko. Jeg antager dog *ikke,* at dette kan gjælde for den Tid, der medgik til Reparationen. For det første maa den foran citerede Klausul i Certepartiet formentlig ansees som et Udtryk for, at Maanedsleien overhovedet ikke skal løbe i den Tid, da Skibet af de der opregnede Grunde, altsaa *in casu* Havari, ikke kan udføre sin Tjeneste. Hovedcitantskabets Betragtning, at Skibets Tjeneste i det paagjældende Tidsrum kun bestod i at vente paa aabent Vand, synes i sig selv at være altfor formel til at kunne ophæve Virkningen af Klausulens Bestemmelse. Og for det andet holder den nævnte Betragtning efter min Mening heller ikke Stik. Thi selv om man med Hovedcitantskabet antager, at Skibet faktisk var indefrosset, fremgaar det dog, at der var en Mulighed for, at Ishindringen ved gunstige Veirforholde kunde ophøre (kfr. Lodskommandørens Erklæring af 24de Febr. 1900, Dok. 3 ad 9 og Skrivelse fra Skibets Disponent til Kontracitantskabet af 17de Jan. 1900, Dok. 2 ad 14). Men da maatte Kontracitantskabet klarligen have Interesse af, at Skibet var færdig til at udnytte denne Eventualitet og maa derfor med Rette kunne gjøre gjældende, at Skibet ikke stod til hans Disposition, naar det tvertimod laa under Reparation. Vistnok maa det antages, at den nævnte Eventualitet faktisk ikke indtraadte, men denne Omstændighed

kan efter min Mening ikke berettige Hovedcitantskabet til at beregne Maanedsleie under Reparationstiden.

Paa den anden Side kan jeg ikke give Kontracitantskabet Medhold i, at dets Pligt til atter at overtage Skibet og betale Maanedsleien ikke indtraadte ved endt Reparation, men først i det Øieblik, da Skibet havde arbeidet sig ud til det Punkt i Rigabugten, hvor det led Havari. For det første befandt jo Skibet sig efter min Forudsætning paa Vei til Bolderaa, dengang det led Havari, og vilde følgelig have befundet sig i Bolderaa, selv om Havariet ikke var indtraadt. Og for det andet kan Kontracitantskabets nysnævnte Paastand, selv om den under andre Omstændigheder var rigtig, efter min Mening ikke gives Medhold, hvor det ikke er en Mangel ved Skibet, men Naturhindringer, *in casu* Isforholdene, som forhindrer Skibet fra at afgaa til Havaristedet. Thi ogsaa for disse Naturhindringer synes Tidsbefragteren efter den almindelige Hovedregel at maatte bære Resikoen. Den af Kontracitantskabet hævdede saakaldte „Positionstheori" er saaledes efter min Mening her ikke anvendelig, og jeg finder det derfor ikke nødvendigt at udtale mig om, hvorvidt den i sig selv er rigtig.

Det staar efter dette tilbage at afgjøre, om „Veritas" paa Grund af Ishuden ikke kan ansees at have været ordentlig udrustet, og om dette isaafald skal bevirke nogen Forandring i Forholdets Bedømmelse. Hovedcitantskabet har i Anledning af Spørgsmaalet om Ishuden først og fremst hævdet, at dette ikke under nogen Omstændighed har nogen Betydning for Sagen, da Kontracitantskabet paa Forhaand havde faaet fuld Besked om, hvorledes „Veritas" i den Henseende var udstyret. Som Legitimation herfor har det henvist til en Erklæring fra Skibsmægler J. Reinholdt Johnsen i Kristiania af 4de Septbr. 1901 (Dok. 1 ad 12) hvori denne erklærer specielt at erindre, at der ved Befragtningen blev oplyst, at Skibet ikke havde Ishud, men nogen Jernforstærkning i Bougen. Meddelelsen gaves pr. Telefon til Kontracitantskabets Fuldmægtig, Hr. Pedersen. Endvidere til en Erklæring fra „Veritas"s Disponent Hr. E. B. Aaby af 1ste Oktober 1901 (Dok. 2 ad 12), hvorefter denne den 30te November 1899 telefonerede med den samme Fuldmægtig hos Kontracitantskabet, Hr. Pedersen, om Befragtningen, og under Telefonsamtalen med denne bl. A. udtalte: „De maa være forsigtig med Disponeringen af Skibet, da som bekjendt dette ikke har Ishud, men kun Boug-

plader", hvortil Hr. Pedersen svarede: „Ja, naar den har Bougplader, er det allright, da disse er de vigtigste". Skibets Kaptein Helgesen og Aabys Bogholder Pedersen var tilstede paa Aabys Kontor under denne sidstnævnte Telefonsamtale og har ved en Paategning paa Aabys Erklæring bevidnet sammes Rigtighed.

Kontracitantskabet har hertil anført, at en saadan Meddelelse til en Kontorist, der ikke engang var Prokurist, ikke kan tages for god, selv om den var fremkommen, hvad vedkommende Kontorist (Hr. Pedersen) dog før sin dødelige Afgang i September 1901 angives at have benægtet overfor Kontracitantskabets Indehaver Hr. Wiborg. Denne sidstnævnte har for sit personlige Vedkommende bestemt benægtet, at han havde noget Kjendskab til, at „Veritas" ingen Ishud havde.

Det tør være tvivlsomt, hvorvidt de nævnte Erklæringer (der ogsaa er ubeedigede), er afgjørende for denne Side af Sagen. Imidlertid antager jeg, at Indsigelsen af andre Grunde maa forkastes. Ved Afgjørelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt „Veritas" af den angivne Grund i Forholdet mellem Parterne kan ansees for at have været mangelfuldt udrustet, maa man efter min Mening bortse fra de specielle Reiser til Riga, og kun se hen til, om „Veritas"s Rederi idetheletaget burde have afsluttet Tidscertepartiet af 23de November 1899 uden at sørge for, at „Veritas" havde en fuldstændig Ishud af Jern, og om med andre Ord Kontracitantskabet uden videre kunde være berettiget til at gaa ud fra, at „Veritas" var forsynet med en saadan Ishud. Dette sidste kan jeg imidlertid ikke antage. Tidscertepartiet indeholder formentlig ikke noget ualmindeligt med Hensyn til Fartsstederne, og en Besvarelse af det opstillede Spørgsmaal i Kontracitantskabets Favør synes derfor nærmest at forudsætte, at ethvert Trædampskib i Vintertrade er forsynet med fuldstændig Ishud af Jern. Dette er formentlig ikke Tilfældet, og det maatte ialfald have været Kontracitantskabets Sag at godtgjøre det, hvis det var saa. Der foreligger imidlertid ingen Oplysning herom. At Assuranceforeningen, saavidt man kan se, ikke har gjort nogen Indsigelse mod at betale Havariet, synes tvertimod at tyde paa, at der ikke kan rettes nogen Anke mod Rederiet for uforsvarlig Fremgangsmaade i heromhandlede Henseende.

Naar Kontracitantskabet saaledes efter min Mening ikke var berettiget til i November Maaned at gaa ud fra som en given

Forudsætning, at „Veritas" havde fuldstændig Ishud af Jern, kunde det heller ikke forudsætte dette, dengang det henved Nytaar 1900 beordrede Skibet til Riga. Thi i Mellemtiden havde Skibet jo ikke nogen Anledning til at anskaffe Jernhud.

Jeg antager saaledes, at Forholdet med Ishuden ikke kan karakteriseres som en Feil af en saadan Beskaffenhed, at den kan overføre Resikoen for Indefrysningen fra Kontracitantskabet til Hovedcitantskabet. Forøvrigt staar det ogsaa for mig som ganske uklart, om „Veritas" med Jernhud vilde have undgaaet Indefrysning, men dette skal jeg efter det Anførte ikke indgaa nærmere paa.

Efter foranstaaende blir det mit Resultat, at Kontracitantskabet pligter at betale Maanedsleie fra og med 3die Februar 1900 til og med 3die Mai s. A., men paa den anden Side skal have Godtgjørelse for den forskudsvis betalte Leie for Tiden 7de—15de Januar incl. i hvilket Tidsrum Skibet var Havarist. Proceduren tier om, hvorledes Leien under denne Forudsætning nøiagtig skal beregnes. Imidlertid træffer man formentlig det Rette ved overensstemmende med den i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære No. 90 for 1901 (Dok. 9 ad 12) angivne Regel at opstille følgende Beregning.

Efter den første Stævning tilkommer Hovedcitantskabet Leie for Februar Maaned med . . . . . £ 255— —
med Fradrag fra $^{7}/_{1}$—$^{15}/_{1}$ 1900 9/31 = £ 74—8
og — „ $^{1}/_{2}$—$^{2}/_{2}$ „ 2 28 = £ 18-4-3 „ 92—4—11

til Rest £ 162—15—1

med 4 % Renter heraf fra 20de Februar 1900.

Efter Kontinuationsstævningen tilkommer Hovedcitantskabet endvidere Leie for Marts og April Maaned samt for 1ste—3die Mai incl., altsaa £ 255 + 255 + 3/31 = £ 24—13—7, tilsammen £ 534—13—7. Renterne af dette Beløb antages at burde beregnes fra de i Certepartiet angivne Forfaldsdage (ɔ: 1ste Marts o. s. v.), idet Kontracitantskabet først i et senere Indlæg har protesteret mod saadan Renteberegning og denne Protest maa efter Hovedcitantskabets Paastand sættes ud af Betragtning som for sent fremkommen.

De øvrige Tvistepunkter mellem Parterne er følgende:

I sit Tilsvar anførte Kontracitantskabet, at „Veritas" maatte anskaffe sig ny Mast efterat være gaaet over i Kontracitantskabets Tjeneste og herved blev opholdt i 2 à 3 Dage. Det fremgaar imidlertid af Dok. 8 ad 7, at Skibet ingen Forsinkelse led ved at indsætte ny Mast og Paastanden herom synes senere at være frafaldt af Kontracitantskabet.

Endvidere har Kontracitantskabet ikke villet erkjende to af de Poster, som Hovedcitantskabet i Dok. 9 ad 7 har belastet det med.

Den første af disse Poster udgjør Kaptein Helgesens Tratta paa Rederiet for Skibsudgifter i Riga, Mrk. 1054 à 89/15 = Kr. 939.83 (se Dok. 6 ad 9). Efter Hovedcitantskabets Anførsel vedkommer imidlertid denne Post Skibets *første* Ophold i Riga, hvad Rustad ogsaa har bekræftet i sin Vidneforklaring (ad Spm. 11). Kontracitantskabet har heller ikke anført noget lil Legitimation for, at det tidligere er belastet med de nævnte Skibsudgifter og maa derfor tilsvare Beløbet.

Den anden af de bestridte Poster angaar 23 Tons Kul à Rbl. 15.50 à 1/96 = Kr. 698.74. Af Kaptein Helgesens Skrivelse til Kontracitantskabet af $^{8}/_{2}$ 1900 (Dok. 3 ad 7) fremgaar det, at han under eller efter Reparationen har været nødt til at indkjøbe disse 23 Tons Kul for Kontracitantskabets Regning. Sammesteds anfører Kapteinen, at han for Assurancens Regning har indkjøbt 15 Tons Kul, hvilket Kvantum af Dispachen ogsaa sees at være medtaget blandt Havariudgifterne (se Dispachen Pag. 6).

Andre Oplysninger herom foreligger ikke; naar undtages, at Skibet efter en Oplysning i Dispachen allerede den 27de April maatte anløbe Helsingborg for at indtage 30 Tons Kul. Det er imidlertid klart, at Skibet ogsaa ved dets første Afgang fra Riga maa formodes at have havt inde en for Reisen tilstrækkelig Kulbeholdning. Naar Kontracitantskabet benægter, at Kulregningen vedkommer det, maatte det derfor formentlig paahvile Hovedcitantskabet, der jo her sidder inde med alle Oplysninger, at paavise, hvorfor det alligevel var nødvendigt at indkjøbe Kul for Kontracitantskabets Regning. I Mangel af enhver saadan Paavisning antager jeg — om end under Tvivl — at Regningsbeløbet ikke kan belastes Kontracitantskabet.

Fra den af Kontracitantskabet pligtige Maanedsleie vil følgelig fragaa:

1. Det af Hovedcitantskabet erkjendte Beløb . . Kr. 1084.31
2. Kulregningens Paalydende . . . . . „ 698.74

tilsammen Kr. 1783.05

Parterne har intet udtalt om, paa hvilket Tidspunkt dette Beløb skal bringes i Likvidation, Da Hovedcitantskabet formentlig først har indkasseret vedkommende Fragtbeløb efter Skibets Ankomst til Moss, vil Restbeløbet Kr. 1783.05 derfor blive at afregne i de sidst forfaldne Terminer af Maanedsleien.

Det fremgaar af Foranstaaende, at Kontracitantskabets Indsigelser under Hovedsøgsmaalet og dets Kontrasøgsmaal er baseret paa de samme Fundamenter, og der synes da ikke at være nogen Grund til at afvise Kontrasøgsmaalet som forsent fremkommet.

Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

Med Hensyn til Paadømmelsen bemærkes, at Førstvoterende modtog Sagens Dokumenter den 16de Juli sidstleden, men paa Grund af Sagens Vidtløftighed og vanskelige Beskaffenhed, der har nødvendiggjort flere foreløbige Konferencer med Sjøretsmedlemmerne, ikke har kunnet expedere den tidligere.

Thi konkluderes:

Kontracitantskabet Norway Lake Ice Co. bør til Hovedcitantskabet Dpsk. „Veritas"s Rederi betale £ 697—8—8 — d: sex Hundrede niti syv Pounds otte Shillings otte Pence — enten i denne Myntsørt eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af £ 162—15—1 fra 20 Februar, af £ 127—10— henholdsvis fra 1ste og 15de Marts, 1ste og 15de April og af £ 24—13—7 fra 1ste Mai 1900, alt til Betaling sker, dog saaledes, at der i de senere forfaldne Terminer afgaar et Beløb af Kr. 1783.05 — et Tusinde syv Hundrede otti tre Kroner fem Øre. Førøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves baade i Hoved-, Kontinuations- og Kontrasøgsmaalet.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

4/9 1902.

M. C. Backer, kst.

I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.
$^{12}/_{9}$ 1902.

Halvor Kaasen.

Votum:

Med Hensyn til Betaling af Maanedsleien fra endt Reparation til Afgangen fra Bolderaa kommer jeg til det Resultat, dog under nogen Tvivl, at Kontracitantskabet ogsaa bør fritages for at betale Leie for denne Tid.

Skibet var i den Stand det befandt sig ved Afslutningen af Certepartiet af 23de November 1899 ikke skikket til Fart paa Steder, hvor man maatte forudsætte at møde Ishindringer og resikere at indefryse. Det maa derfor betegnes som i høi Grad uforsigtigt af Rederen, at han ikke inden Afslutningen af Certepartiet gjorde Befragteren bekjendt med, at Skibet ingen Ishud havde og i saa Henseende tog fornødent Forbehold ved Udfærdigelsen af Certepartiet forsaavidt Befragteren var villig til at acceptere Skibet uden Ishud.

At Rederen selv fandt at have handlet uforsigtigt ved at slutte Skibet fremgaar af, at han, som han selv oplyser, allerede den 30te November telefonerede til Kontracitantskabets Kontor og anmodede om, — „at de maatte være forsigtig med Disponeringen af Skibet, da, som bekjendt, dette ikke har Ishud, men kun Bougplader".

At Skibet ikke var skikket til Fart paa ikke isfrit Farvand er efter min Mening godtgjort ved den Skade paa selve Skroget, som Skibet fik paa Tilbageturen fra Domesness til Bolderaa, desforuden maatte Skibet allerede i Stettin den 15de December (Bilag 1 ad 7) søge Hjælp af Buxerbaad for at komme gjennem Is dersteds. Spørgsmaalet bliver derefter om Kontracitantskabet var berettiget til at gaa ud fra at Skibet var forsynet med Ishud ved Afslutningen af Certepartiet af 23de November eller om han var forpligtet til at erkyndige sig derom inden Fragten Riga—Moss sluttedes.

Hvad dette Punkt angaar var der af Forsigtighedshensyn vistnok al Opfordring til for Kontracitanten at erkyndige sig derom, især inden han bandt Skibet til at gaa til Riga, men nogen Pligt i saa Henseende kunde formentlig ikke paahvile ham.

Naar det nu er paa det Rene mellem Parterne, at Kontra-

citanten var berettiget til at beordre Skibet til Riga og det er godtgjort, at Skibet ikke var skikket til i Vintertiden at gaa til dette Sted, er jeg af den Opfatning, at Skibet paa Grund af Mangel ved Udrustningen ikke var fuldt kontraktmæssig, idet Certepartiklausulen — „at Skibet skal paa enhver Maade være skikket til Tjenesten" — ikke er skeet Fyldest, og maa dette bevirke, at Resikoen for Indefrysningen overføres fra Kontracitantskabet til Hovedcitantskabet.

Under almindelige Omstændigheder er jeg ikke i Tvivl om, at Maanedsleie i den Tid et Skib ligger indefrosset, maa betales af Tidsbefragteren, der sidder inde med Retten til at disponere over Skibet.

Sluttelig vil jeg bemærke, at der efter min Mening foreligger Forsømmelse fra Kapteinens Side, idet han ikke før Afgangen fra Riga eller Bolderaa lod paaspigre en forsvarlig Skoning af Træ som almindelig ombord i Træskibe under lignende Omstændigheder. Nærmere at udvikle dette finder jeg overflødigt, da dette Moment ikke er fremholdt i Proceduren og saaledes ikke er af nogen retslig Betydning. Jeg finder det ligeledes ufornødent at udtale mig om de enkelte Poster og formulere nogen Konklusion.

$^{18}/_{9}$ 1902.

M. Saxlund.

Seet.

$^{19}/_{9}$ 1902. *M. C Backer,* kst.

Halvor Kaasen.

I Henhold til den passerede Votering blev saaledes

kjendt for Ret:

Kontracitantskabet Norway Lake Ice Co. bør til Hovedcitantskabet Dampskibet „Veritas"s Rederi betale £ 697—8—8 ɔ: sex Hundrede niti syv Pounds otte Shillings otte Pence — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af £ 162—15—1 fra 20de Februar, af £ 127—10, henholdsvis fra 1ste og 15de Marts, 1ste og 15de April og af £ 24—13—7 fra 1ste Mai 1900, Alt til Betaling sker, dog saaledes, at der i de senest forfaldne Terminer afgaar et Beløb af Kr. 1783.05 —

et Tusinde syv Hundrede otti tre Kroner fem Øre. Forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves baade i Hoved-, Kontinuations- og Kontrasøgsmaalet.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{19}/_{9}$ 1902. *M. C. Backer*, kst.

62.

Kongl. Majt.s Dom den 1 Oktober 1902.

D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag

emot

Aktiebolaget Gellivare Malmfält.

Uti upprättadt certeparti hade D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag förbundit sig att i pråmar, bogserade af ångare, låta under sommaren 1898 i Luleå för Aktiebolaget Iggesunds bruks räkning afhemta ett parti malm för att till brukets lastageplats öfverföras och utlossas på vilkor, bland andra, att lasten skulle på befraktarens bekostnad skaffas fritt i och ur pråmarne.

Då befälhafvarne å de sedermera afsända pråmarne hos Aktiebolaget Gellivare Malmfält, såsom aflastare, anmälde sig för malmlastens erhållande, förklarade samma bolag, att lasten skulle från en elevator genom stupränna nedstörtas i pråmarne. Ehuru befälhafvarne protesterade mot detta lastningssätt såsom medförande fara för pråmarne samt påfordrade att pråmarne enligt vanligt bruk vid lastning af malm i träfartyg skulle lastas med kärra, företogs lastningen på sätt aflastaren påfordrat.

Enär en af pråmarne efter lastningens fullbordande befunnits hafva till följd af den starka påkänningen vid malmens nedstörtande i prämen sprungit läck, yrkade D. & J. Berggrens Bogserings- og Transport Aktieboiag uti stämning till Stockholms Rådstufvurätt att Aktiebolaget Gellivare Malmfält

måtte varda ålagdt att till det förra bolaget utgifva ersättning för den detsamma genom haveriet ådragna skada och kostnad med uppgifvet belopp.

Uti Dom, hvari Svea Hofrätt icke gjorde någon ändring, fann Rådstufvurätten på anförda skäl käromålet icke kunna bifallas, hvarefter Kongl. Maj.t i Dom den 1 Oktober 1902 pröfvade på andra grunder rättvist fastställa berörda beslut.

D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag hade enligt ett med Aktiebolaget Iggesunds Bruk den 24 Maj 1898 upprättadt certeparti förbundit sig att i prålmar, bogserade af ångare, låta under sommaren 1898 i Luleå för befraktarens räkning afhemta omkring 450 tons malm för att til brukets lastageplats öfverföras och utlossas på vilkor, bland andra, att lasten skulle på befraktarens bekostnad skaffas fritt i och ur prålmarne.

Till fullgörande af certepartiet afsände ofvan förstnämnda bolag till Luleå prålmarne „Björn“ och „Nisse“, hvilkas befälhafvare den 15 August sagda år hos Aktiebolaget Gellivare Malmfält, såsom aflastare, anmälde sig för malmlastens erhållande. Då detta sednare bolag förklarade, att lasten skulle från en elevator genom stupräuna nedstörtas i prålmarne, protesterade befälhafvarne mot detta lastningssätt såsom medförande fara för prålmarne och påfordrade att prålmarne, enligt vanligt bruk vid lastning af malm i träfartyg, skulle lastas med kärra. Aflastaren vidhöll sin fordran att få lasta med elevatorn, hvarföre, enligt uppgift, befälhafvarne nödgades att, under fortfarande protest och med förklaring att de höllo aflastaren ansvarig för all deraf uppkommande skada, låta lastningen försiggå enligt aflastarens fordran.

Enär prålmen „Björn“ efter lastningens fullbordande den 23 Augusti 1898 befunnits hafva till följd af den starka påkänningen vid malmens nedstörtande i prålmen sprungit läck, så att den måst föras å grundt vatten, samt D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag genom berörda haveri drabbats af stor skada och kostnad icke blott till följd af skadan å sjelfva prålmen med deraf föranledda utgifter för prålmens pumpning, besigtning, omlastning, transport till Stockholm och reparation med mera, utan äfven genom haveriet uppkommen tidsförlust och rubbning i anordnad plan för såväl „Björn“s som en del af bolagets öfriga prålmars och bogserångares resor, yrkade samma bolag uti stämning till Stockholms Rådstufvurätt, att Aktie-

bolaget Gellivare Malmfält, hvilket det såsom aflastare ålegat att enligt certepartiet skaffa lasten i prämen, men genom användande af olämpligt lastningssätt vållat haveriet och således vore ansvarigt för deraf uppkommen skada, måtte varda ålagdt att till D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag utgifva ersättning för ifrågavarande, sistnämnda bolag genom haveriet ådragna skada och kostnad med tillhopa 9,571 kronor 64 öre jemte ränta.

Rådstufvurätten yttrade i Dom den 18 December 1899:

Enär befälhafvaren å prämen „Björn" låtit lastningen ske på det af Aktiebolaget Gellivare Malmfält påfordrade sättet, fastän samma bolag, innan lastningen började, låtit tillställa befälhafvaren en protesthandling, deri bolaget frikallat sig från all ersättningsskyldighet samt all förlust och skada i öfrigt, som kunde genom lastningen uppkomma

och enär under sådana förhållanden den omständigheten att befälhafvaren förklarat Aktiebolaget Gellivare Malmfält ansvarigt för sådan skada, så mycket mindre kunde medföra förpligtelse för samma bolag att ersätta den skada, hvilken genom lastningssättet kunde anses hafva för D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag uppstått, som prämen, enligt hvad upplyst vore, under hela lastningen stått under befäl af sistnämnda bolags skeppare, hvilka således när som helst kunnat afbryta lastningen derest de med afseende å prämens beskaffenhet funnit sådant erforderligt,

kunde käromålet ej bifallas; men med afseende å sakens beskaffenhet qvittades rättegångskostnaden emellan parterne.

Sedan Svea Hofrätt, på ändringssökande af D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag, i Dom den 8 Juni 1900 ej funnit skäl att göra ändring i Rådstufvurättens Dom, fullföljde samma bolag sin talan hos Kongl. Maj.t.

Efter det motparten bestridt den sökta ändringen under yrkande om ersättning för utgifterne å saken hos Kongl. Maj.t, samt Nedre Revisionen i afgifvet betänkande hemställt att Hofrättens Dom måtte fastställas, föredrogs saken i Högsta Domstolen; och beslöts, på sätt Kongl. Maj.ts den 1 Oktober 1902 utgifna Dom innehåller, följande:

Enär det åberopade certepartiet icke innefattar något förbehåll i afseende å sättet för malmens inlastning i prämarne samt i saken är upplyst att det förfaringssätt, som i sådant hänseende

iakttagits vid lastning af ifrågavarande pråm, varit å lastningsorten vanligt;

ty och då vid sådant förhållande den omständigheten, att genom malmens nedförande på sätt som skett i prämen å denna må hafva uppkommit skada, icke i och för sig föranleder skyldighet för Aktiebolaget Gellivare Malmfält att ersätta skadan, samt annan grund för bolagets förpligtande i sådant hänseende icke ens uppgifvits,

pröfvar Kongl. Maj.t rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten i saken kommit; skolande D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag ersätta Aktiebolaget Gellivare Malmfälts kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte hvad som åtgår till lösen af Kongl. Maj.ts Dom.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 59. ***Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Rhederiaktieselskabet „Svend Haug" mod „Det danske Gødningskompagni". — 60.* ***Christiania Sjørets:*** *Det norske Hesteskosømfabrik mod Dampskibet „Orlando"s Rederi. — 61.* ***Christiania Sjørets:*** *Dampskibet „Veritas"s Rederi mod Norway Lake Ice Co. — 62.* ***Kongl. Maj.t.:*** *D. & J. Berggrens Bogserings- & Transport Aktiebolag emot Aktiebolaget Gellivare Malmfält.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 19	Aargang III	1902

63.

Christiania Sjøret den 5te Juli 1902.

Aktieselskabet „Violet"
(Advokat Keyser Jordan)

mod

Østlandske Lloyd.
(Adv. Blom & Koss.)

Dampskibet „Foldin" og Barkskibet „Violet" (under Slæb af Dampskibet „Kolbjørnn") støder sammen en Vinterdag i Taage i Frierfjorden. „Foldin" dømmes til at betale „Violet"s Skade, fordi den maatte antages at have overtraadt *§ 25 i de internationale Sjøveisregler*, ved ikke at holde sig paa den Side af Raaken, den havde paa sin Styrbordsside, ligesom den ogsaa havde gaaet med for stærk Fart og derved overtraadt *samme Reglers § 16.*

Onsdag den 16de Januar 1901 om Formiddagen stødte Skonnertskibet „Violet", som slæbtes opover Frierfjorden gjennem Raaken fra Brevik af Bugserbaaden „Kolbjørnn", sammen med det Østlandske Lloyd tilhørende Dampskib „Foldin",

med den Følge, at baade „Violet“ og „Foldin“ blev endel beskadiget.

Efter Sjøretsstævning af 5te Juni 1901, iretteført 10de s. M., har Aktieselskabet „Violet“ sagsøgt Østlandske Lloyd til Betaling af Erstatning for Skade og Tab ved Sammenstødet, nemlig Kr. 2539.85 efter fremlagt Generalregning for Reparationer m. V. og Kr. 1877.33 for Tab af Fortjeneste i 21 Dage. *In subsidium* er dette Tab paastaaet ansat ved Skjøn af Sjøretten eller ved uvillige Mænd optaget paa Østlandske Lloyds Bekostning, hvorhos Citantskabet paastaar sig tilkjendt Renter og Omkostninger samt kjendt berettiget til som Sjøpanthaver at stille „Foldin“ med Tilbehør til Auktion til Dækkelse af sit Tilkommende.

Paa sin Side har Østlandske Lloyd under 5te Juli 1901 udtaget Kontrastævning, iretteført 8de s. M., og efter behørig Forligsmægling nedlagt Paastand om Frifindelse i Hovedsøgsmaalet og om, at Hovedcitantskabet tilpligtes til Kontracitantskabet at betale Kr. 10,833.50 for Reparationsomkostninger m. V. samt Kr. 1767.00 for Tidstab *(in subsidium* efter Skjøn paa Hovedcitantskabets Bekostning) tilligemed Renter af begge Beløb og Omkostninger.

Hovedcitantskabet har paa sin Side paastaaet sig frifundet i Kontrasøgsmaalet og Sagsomkostninger i samme.

Begge Parter har overfor hinanden skarpt hævdet, at den anden har udelukkende Skyld for Sammenstødet.

Hovedcit. fremsatte i Retsmøde den 9de Juni sidstleden Begjæring om Udsættelse til yderligere Afhørelse af et eller to Vidner, førte under den afholdte Sjøforklaring i Skien (1ste og 2det Vidne ved samme). Mod Kontracitantskabets Protest finder Retten ikke Grund til at imødekomme Udsættelsesbegjæringen, da Hovedcitantskabet efter det foreliggende maa antages at have havt fuld Anledning til tidligere under Sagens Gang at faa de paagjældende Vidners yderligere Forklaring; og det saameget mindre, som Retten, efter hvad der allerede foreligger fra de to Vidner, ikke antager at deres mulige Tillægsprov nu efter saa lang Tids Forløb vil kunne bidrage synderlig til at stille Sagen i et andet Lys, end den staar med de tilveiebragte Oplysninger.

Sagen vil saaledes blive at paadømme i Realiteten.

Slæbebaaden „Kolbjørnn“s Fører og Dæksmand har under Sjøforklaring i Langesund den 26de Januar 1901 begge under Ed forklaret, at „Kolbjørnn“ tog „Violet“ paa Slæb ved Gjer-

mundsholmen ved Brevik den 16de s. Md. ved 11½ Tiden om Formiddagen og bugserede Skonnerten opover under sigtbar Luft indtil „Frierflauen", hvorfra der var tæt Taage. De havde Bugserbaaden „Storegut" foran sig opover og hørte denne pibe hele Tiden lige indtil „Storegut" var oppe i Porsgrundselven. Ingen anden Pibe hørtes. „Kolbjørnn"s Pibe gik stadig, ikke et Minut mellem hver Gang, indtil Føreren, der selv stod tilrors paa „Kolbjørnn", omtrent ret forud, dog en Smule Bagbord, fik se „Foldin". „Kolbjørnn"s Fører lagde øieblikkelig haardt Bagbord Ror og raabte over til „Violet" at gjøre det samme, hvilket der øieblikkelig blev efterkommet. Vidnerne paa „Kolbjørnn" saa, at „Foldin" ikke holdt nær Raakens vestre Side, men „skjærende over mod Østsiden". Raaken var tilstrækkelig bred til, at de kunde passere, og den gjorde ingen Bøining, men „var ret helt op". „Kolbjørnn" holdt lige ud i Iskanten paa østre Side af Raaken og „Violet" holdt ogsaa den østre Side af samme omtrent lige i „Kolbjørnn"s Kjølvand. Vidnerne paa denne havde intet Signal hørt fra „Foldin", før de fik se denne Damper, og heller intet, da de fik den i Sigte. „Kolbjørnn" gav da et Stød i sin Fløite. Denne sidste havde 2 à 2½ Mils Fart, medens det forekom dem ombord paa „Kolbjørnn" som om „Foldin" kom med temmelig stærk Fart, da Isen „raaket sig op" foran dens Boug. For at komme klar af „Foldin" skar „Kolbjørnn" lige ind i Iskanten paa Raakens Østside. Begge Vidner iagttog, at „Foldin" skar over Slæbetouget og derefter rammedes paa Styrbords Side foran midtskibs (af „Violet"). Føreren paa „Kolbjørnn" ansatte Slæbetaugets Længde til 16—20 Favne, Dæksmanden til ca. 25 Favne. Den sidste tillagde, at han før Sammenstødet (i Retning af „Foldin"?) kun hørte en „ubestemmelig Dur", der dog ingen Lighed havde med en Dampskibsfløite. Dæksmanden paa „Kolbjørnn" beskrev sin Iagttagelse af „Foldin" paa den Maade, at det forekom ham, „at „Foldin" skar over til østre Side af Raaken, brækkede Slæberen og rammedes paa Styrbords Side af „Violet"."

Ved Sjøforklaring i Skien den 19de Januar 1901 forklarede Bedstemanden Alfred Hansen og Matroserne Lars Johannesen og Theodor Thoresen, at „Kolbjørnn" holdt sig med „Violet" paa østre Side af Raaken paa Frier ganske nær („en Del Fod Afstand" fra) Iskanten, og hørtes der ikke anden Dampskibsfløite end „Kolbjørnn"s; denne blev brugt forsvarlig. Antagelig mellem Kl. 12 og 1 raabtes fra „Kolbjørnn" over til „Violet" „Haardt

Bagbord", hvilken Anvisning strax blev efterkommet (2det Vidne paa „Violet" Lars Johannesen udtalte særskilt, at han lagde Roret haardt over, og at „Violet" øieblikkelig „kom" til ret Side). Omtrent øieblikkelig efterat Roret saaledes var beordret lagt over, fik man paa „Violet" se et Dampskib dukke frem og komme ned imod „Violet" paa skraa fra Vestsiden af Raaken, hvorefter Dampskibet efter først at have brækket „Violet"s Slæber blev truffet af „Violet"s Boug paa Styrbords Side noget agtenfor Fokkevantet. „Violet" „slurede" agterover langs det fremmede Dampskib, som viste sig at være „Foldin", saaledes at dette kom mellem „Violet" og Iskanten paa Raakens østre Side. Vidnerne paa „Violet" antog, at dens Fart var 2 à 3 Mil, hvorimod „Foldin" saa ud til at have megen Fart, i hvilken Henseende anføres, at Damperen rev med sig „Violet"s Anker og 20 Favne Kjætting, hvoraf 15 Favne havde været overhalet og Resten laa i Agterkant af Spillet med et Tørn om Spillenokken.

Vidnet Alfred Hansen har under Thingsvidne i Porsgrund yderligere forklaret, at Slæbebaaden „Kolbjørnn" ved Anledningen var høist $1^1/_2$ Streg forud paa „Violet"s Styrbords Boug.

Ved Sjøforklaring den 23de Januar i Kristiania fremlagdes for „Foldin"s Vedkommende et Journaluddrag, hvorefter denne Damper afgik Onsdag den 16de fra Skien Kl. $10^1/_2$ Fm. Kl. 12 passeredes Fyret paa Thorsberg og Kursen sattes S. t. O. for at faa Tag i Raaken. Der var tyk Taage. Kapteinen med Rormand og (Skibets faste) Lods paa Brættet og 2den Styrmand paa Bakken paa Udkig. Komne ind i Raaken holdtes iflg. Journalen i Raaken langs Styrbords Side med halv og sagte Fart og Fløiten hele Tiden. Omtrent 20 Minuter efterat have passeret „Iskanten" blev fra Udkigsmanden varslet „Dampbaad ret forud," hvorfor øieblikkelig gaves haardt Bagbord Ror og Stød med Fløiten og fuld Fart agterover. Der svaredes med 1 Stød fra den paagjældende Dampbaad. „Foldin" svingede hurtig Styrbord over, hvorfor Udkigsmanden sang ud: „Vi er klar af Baaden nu," men i det samme saaes et Skib paa „Foldin"s Styrbords Boug tæt ved, hvilket med svær Fart kom lige ind paa „Foldin". Dennes Maskine arbeidede med fuld Fart agterover, og „Foldin"s Fart forover blev netop stoppet, da det nævnte Skibs Styrbord Boug tørnede mod „Foldin" og med sit Bougspryd tog med sig alt opretstaaende paa „Foldin"s Styrbords Side, saasom Baaddavider, Leiebaade, Sceptre, hele Styrbords Side af Kommandobroen m. V. Til Supplering af Journaluddraget blev under Sjø-

forklaringen af „Foldin"s Fører oplyst, at Skienslodsen kvitteredes ved Thorsberg og at derefter den faste Lods (3die Vidne) fungerede. Dampfløiten var i fuld Orden. Raakens Bredde fra Iskant til Iskant var saa bred, at 3 Skibe kunde passere hverandre. Raaken var fuld af Pakis og der var Natis, kun passeret i enkelt Skibsbredde, men denne Natis gjorde det ikke umuligt for 3 Skibe at passere hverandre, ligegyldigt enten Damp- eller Seilfartøier.

1ste Vidne (1ste Styrmand) gik ned, da Skibet passerede Iskanten, og afløstes af 2den Styrmand. „Foldin" gik da med sagte og halv Fart, og Vidnet mærkede ikke nogen Forandring af Farten, før der blev slaaet fuld Fart agterover lige før Kollisionen. Vidnet fik det Indtryk, da det efter denne kom op paa Dækket, at „Foldin" havde svunget lidt til Bagbord med Agterenden. Vidnet havde ikke lagt Mærke til Fløitning fra „Foldin", efterat der var bleven afløst.

2det Vidne (2den Styrmand) afløste 1ste Vidne paa Bakken, efterat „Foldin" var kommen ind i Raaken. Vidnet er sikker paa, at „Foldin" fulgte klods langs Raakkanten paa Styrbords Side, indtil omtrent 2 Minuter før Kollisionen. For den følgende Tid var Vidnet ikke opmærksom paa Forholdet, idet det havde sin Opmærksomhed rettet forover. Der var da stærk Taage. Antagelig et Kvarters Tid efterat have afløst 1ste Vidne, opdagede Vidnet „Kolbjørnn" ret forud, men det var umuligt for Taagen at se Afstanden mellem denne Dampbaad og „Foldin". Vidnet raabte strax: „Baad ret forud", hvorefter fra Broen svaredes „All right" eller noget lignende og umiddelbart derefter gaves et Stød i Fløiten. Vidnet saa samtidig, at Kapteinen sprang til Telegrafen og saa, at Rattet blev bevæget uden dog at lægge Mærke til i hvilken Retning. Strax efter „Foldin"s Pibestød blev svaret med et Stød fra „Kolbjørnn". Vidnet havde intet Stød hørt før fra denne, medens Vidnet stadig havde hørt „Foldin" fløite. Vidnet iagttog, at „Foldin" derefter svingede lidt over mod Styrbord, men lagde dog mest Mærke til Slæbebaaden, der svingede over mod „Foldin"s Bagbords Boug. Vidnet saa da over til Styrbord og observerede saa et Seilskib kommende ud af Taagen og pegende ret mod „Foldin"s Styrbords Boug. Vidnet varskuede da, at Dampbaaden havde et Skib paa Slæb, men skjønnede i det samme, at Kollisionen var uundgaaelig. Der blev raabt fra Broen om at varskue Mandskabet i Lugaren, hvorfor Vidnet løb ned did og derfra hen til

Maskinen for at varskue Folkene der. Vidnet var ikke kommen længer end midtskibs, da Sammenstødet indtraf. Vidnet tillægger, at Raaken var bred nok til at kunne passere. Vidnet ved ikke, om man var paa Vest- eller Østsiden af Raaken.

3die Vidne („Foldin"s faste Lods) overtog Lodsningen ved Thorsberg. „Foldin" havde Iskanten klods om Styrbord lige til „et Øieblik", før Kollisionen fandt Sted. Da 2det Vidne havde varskuet „Baad forud", saa Vidnet „Kolbjørnn" ret forud, derimod intet andet Skib. Der blev strax af „Foldin" givet haardt Bagbord Ror og den svingede villig. Samtidig gaves Signal til Maskinen fuld Fart agterover, „hvilket strax lystredes," siger Vidnet. Før der blev bakket, blev givet et Stød med Fløiten, hvilket øieblikkelig besvaredes med et Stød fra „Kolbjørnn". Dette var det første og eneste Stød, Vidnet hørte derfra (Vidnet er iøvrigt noget tunghørt). „Foldin" havde stadig havt Fløiten i Brug. Øieblikkelig efter at „Kolbjørnn" var kommen klar over paa „Foldin"s Bagbords Side, observeredes et Seilskib kommende paa „Foldin"s Styrbords Boug. Seilskibet syntes at have stor Fart, da Isen „frasede" om den. Maskinen paa „Foldin" havde den hele Tid arbeidet med fuld Fart agterover; men Vidnet havde ikke observeret, om Farten forover var bleven stoppet, da Kollisionen fandt Sted, idet Seilskibet tørnede med sin Styrbords Boug mod „Foldin"s Styrbords Boug. Vidnet tør ikke udtale sig om, hvorvidt „Foldin" i selve Kollisionsøieblikket befandt sig paa østre eller vestre Side af Raaken. Vidnet er vis paa, at Roret blev liggende haardt Bagbord, efterat ovenomhandlede Kommando derom var givet. Der var stærk Taage.

4de Vidne (ved „Foldin"s Sjøforklaring) stod tilrors paa „Foldin" ved Anledningen. 3die Vidne bad Vidnet, der stod paa Bagbords Side af Rattet, at se over Bagbord Boug, saa han kunde se Iskanten om Bagbord. Vidnet styrede nogle Minuter efter denne Anvisning; men saa sagde Kapteinen, at Skibet var saa høit over Bougen, at det var vanskeligt at se Iskanten om Bagbord, og at Vidnet skulde styre S. t. O. og ikke østligere. Vidnet styrede efter dette som anvist og stod og saa paa Kompasset og lagde ikke mere Mærke til Iskanten eller paa hvilken Side af Raaken „Foldin" var. Mellem 10 og 15 Minuter efterat Vidnet var kommen ind i Raaken, hørte Vidnet, at der af 2det Vidne blev varskuet noget forud, hvorefter blev givet Bagbord Ror og kort efter haardt Bagbord Ror. Vidnet lagde ikke Mærke til, om der da blev signaliseret med Fløiten eller idethele

taget, om den blev brugt i den sidste Tid før Kollisionen. Roret blev liggende haardt Bagbord, og idet Vidnet saa forover, bemærkede det, umiddelbart efter 2det Vidnes Udraab, Riggen af et Skonnertskib paa Styrbords Side; og strax derefter fik Vidnet se „Kolbjørnn" paa Bagbords Side ifærd med at slæbe Skibet „over til den anden Side". „Foldin"s Boug stevnede i dette Øieblik et Stykke ind paa „Kolbjørnn"s Slæbetaug. Det staar for Vidnet, at det da hørte et Stød fra „Kolbjørnn". Vidnet havde iøvrigt tyk Vinterhue nedover Ørene, saa det ikke kunde høre godt. Seilskibet kom med tilsyneladende god Fart og rendte sin Styrbords Boug mod „Foldin"s Styrbords Boug.

5te Vidne, Maskinist paa „Foldin" forklarede, at „Foldin" i Raaken havde gaaet i 3—4 Minuter med halv Fart, indtil der blev kommanderet fuld Fart agterover.

Vidnet tillægger, at „halv Fart" efter Aftale med Kapteinen var sat til 61 Omdreininger, medens almindelig halv Fart har 68 og almindelig sagte Fart har 58. Vidnet saa paa Klokken, da der blev beordret fuld Fart agterover, da det forstod, at noget galt var paafærde, og „Foldin" havde arbeidet omtrent 3 Minuter med fuld Fart agterover. Vidnet hørte Braget af Kollisionen.

I denne Forbindelse bemærkes, at „Foldin"s Rederi har oplyst, at „Foldin"s Maskine under „fuld Fart" gjør 80 Omdreininger og gaar $9^1/_2$ Mil, ligesom, at Bougen svinger til Styrbord, naar der bakkes.

Retten maa efter de refererede Vidneforklaringer gaa ud fra, at „Kolbjørnn" med „Violet" holdt sig nær til Raakens østre Side og saaledes har iagttaget Styringsreglernes Forskrift for Fart i trangt Farvand, idet Styringsreglernes § 25 efter det foreliggende findes at maatte anvendes. Vistnok er det efter „Kolbjørnn"s Manøvrering umiddelbart før Kollisionen uantageligt, at Slæbebaaden, som fra „Violet"s Side hævdet, havde holdt sig lige klods i Iskanten paa Østsiden, ligesom det ogsaa fremtræder som lidet sandsynligt, at „Violet" kan have til Stadighed været blot nogle faa Fod fra Iskanten; herved vilde det nemlig baade have været udsat for ret som det var at skure med Skibssiden ind paa den ujevne og skarpe Iskant, og det vilde ogsaa komme op i Bugserbaadens Propelvand. Det maa, som Forholdene var, ansees for fuldt forsvarligt at „Violet", om saa var, blev holdt saa langt ude i Raaken, at den havde „Kolbjørnn" $1^1/_2$ Streg paa Styrbords Boug; og man kan efter det foreliggende ikke gaa ud fra, at den har været mere end 50—60 Fod vestfor

Raakens Iskant. Da denne efter de tilveiebragte Oplysninger paa det paagjældende Sted maa antages at have været henved 300 Fod bred, om ikke mere, maa „Violet" ansees for at have været paa den rette Side af Farvandet. Dette kan derimod ikke siges om „Foldin". Vidnerne ombord paa „Kolbjørnn" og „Violet" prover at have iagttaget „Foldin" ret forud — altsaa paa sin Side af Raaken, skjærende over til Østsiden, og Vidnerne ombord paa „Foldin" bestyrker ogsaa den Antagelse, at man der ikke har holdt sig efter Raakens Vestside. Om hvorvidt den oprindelige Styreanvisning — efter Raakkanten paa Bagbord Side seet over Bagbord Boug — kan have været egnet til at holde „Foldin" paa Styrbords Side af den 300 Fod brede Raak, kan Retten ikke have nogen afgjort Mening, om det end synes noget vanskeligt at forstaa. Men selv om saa var, saa er det ialfald bragt til Evidens, at „Foldin" i nogen Tid (3die Vidnes „et Øieblik" sammenholdt med 2det Vidnes noget rummeligere Tidsangivelse) havde styret aldeles uden at tage Hensyn til Raakkanten, alene efter Kompasset. Dette maa i og for sig ansees for en Uagtsomhed af den Art, at „Foldin" maa blive ansvarlig for det Sammenstød, som indtraf; særlig maa ogsaa herved tages Hensyn til, at „Foldin" i den tætte Taage gjør en saa stor Fart som med 61 Omdreininger i Forhold til 80 (der giver fuld Fart og $9^1/_2$ Mil). Retten finder, at der under de forhaandenværende Omstændigheder var al Opfordring til at gaa med mindst mulig Fart. At der er noget særligt at lægge „Kolbjørnn" eller „Violet" til Last, kan Retten ikke finde. At ikke Dampfløiterne har været hørt fra nogen af Siderne, kan være vel forklarligt uden at man behøver at antage, at de derfor ikke paa behørig Maade har været brugt til Varsling. Der er intet oplyst om, at „Foldin" signaliserede om, at den bakkede sin Maskine. Men herpaa lægger man ingen Vægt, da det maa ansees for omtrent udelukket, at „Violet" ved Anledningen kunde have manøvreret anderledes, om man derombord havde faaet Kundskab om det nævnte Forhold.

Over den „Violet" overgaaede Skade er i Skien den 21de Januar 1901 afholdt Skjøns- og Besigtelsesforretning, hvortil det er tilstrækkeligt at henvise, da „Violet"s Reparationsomkostninger (se Bilag 6 ad 2) ikke er omtvistede.

Østlandske Lloyd som „Foldin"s Rederi maa efter det anførte blive at ilægge Erstatningsansvar som paastaaet, dog for Tab af Fortjeneste efter Skjøn, da Hovedcitantskabets Beregning

herover er benegtet og ikke tilstrækkelige Oplysninger tilveieveiebragt til Rettens Ansættelse af denne Ansvarspost. I Kontrasøgsmaalet vil „Violet“ være at frifinde, hvorhos Hovedcitantskabet saavel i Hoved- som Kontrasøgsmaalet maa tilkjendes Omkostninger.

Det bemærkes, at Rettens Formand modtog Sagens Dokumenter til Behandling den 19de Juni sidstleden, efterat de efter Ønske af de sjøkyndige Medlemmer havde været i foreløbig Cirkulation mellem disse. Sagens tidligere Expedition har været hindret ved Administration og presserende Forretninger iøvrigt.

Thi kjendes for Ret:

1. Kontracitantskabet, Østlandske Lloyd, bør til Hovedcitantskabet, Aktieselskabet „Violet“ betale 2539 — to Tusinde fem Hundrede treti ni Kroner 85 — otti fem — Øre samt Erstatning for Tab af Fortjeneste i 21 Dage efter Skjøn af uvillige Mænd optaget paa Kontracitantskabets Bekostning, dog ikke udover et Beløb af 1877 — atten Hundrede sytti syv — Kroner 33 — tretitre — Øre med Renter af Doms- og Skjønsbeløbet 4 — fire — af Hundrede aarlig fra 6te Juni 1901, indtil Betaling sker, samt i Sagsomkostninger 250 — to Hundrede og femti — Kroner.
2. Hovedcitantskabet kjendes som Sjøpanthaver berettiget til at stille „Foldin“ med Tilbehør til Auktion til Dækkelse af sit i Post 1 omhandlede Tilkommende.
3. Hovedcitantskabet bør for Kontracitantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

1/7 1902. *And. Færden.*

2/7 1902. Enig i det Væsentlige og i Konklusionen.
H. F. Schetelig.

4/7 1902. Ligesaa. *M. Saxlund.*

64.

Mandal Sjøret den 4 August 1902.

Dampskibet „Lindesnæs"
(Sagfører Spilling)

mod

Jernskib „Jupiter" af Kjøbenhavn
(Sagfører Otto Stabel).

Seilskibet „Jupiter" drives i Vindstille af den stærke Strøm ind mellem Skjærene indenfor Ryvingen paa den norske Kyst og støder paa et Undervandsskjær, hvor det bliver staaende. Efterat Nødsignaler er heist kommer Dampskib „Lindesnæs" til og trækker det af, hvorefter det indslæbes til Kleven. Bjergelønnen fastsættes af Sjøretten til 15,000 Kroner. Det Bjergedes Værdi var ca. 220,000 Kroner.

Ved Sjøretsdom af 27de Juni 1902 har Dampskibet „Lindesnæs" af Farsund anlagt Sjøretssag mod Jernskibet „Jupiter" af Kjøbenhavn, tilhørende D'Hrr. Knöhr & Burchard, Hamburg, til at modtage Skjøn og Dom angaaende Bjergeløn i Anledning af nævnte „Lindesnæs"s angivelige Indbjærgning af „Jupiter" den 24de Juni sidstleden.

Det er paa det Rene, at Seilskibet „Jupiter" paa Reise fra Gøteborg til Melbourne i Australien med Trælast den 24de Juni om Formiddagen fra Kl. 9 laa i stille Veir ved Ryvingen uden Styring, og at den af den daværende stærke Strøm drev ind imellem Skjærene udenfor Ryvingen, efterat man ved Hjælp af en Baad fra Land forgjæves havde forsøgt at faa Skibet vendt udover. Paa Skibet lod man det ene Anker med 90 Favne Kjætting gaa, men uden at dette bragte Skibet til at standse sin Drift, idet, som det senere viste sig, Ankeret havde skilt sig fra Kjættingen, da Skibet totnede den til. Skibet drev nu mod et Undervandsskjær og blev liggende mod samme med sin Styrbords Side. Skibet laa paa et meget udsat Sted ved de yderste Baaer udenfor Ryvingen. Der var ved Leiligheden næsten stille og liden Dønning. Skibet huggede dog gjentagne Gange mod Undervandsbaaen, saaat man kunde se, at dets Master ristede. Der blev sendt Bud til Land for at telefonere til Mandal efter Dampskibsassistance, og Dampskibet „Søgne", som da laa der, fik strax Ordre til at fyre op. Imidlertid var Dampsk. „Lindesnæs" paa sin Rute fra Farsund til Kristianssand af en Baad

bleven gjort opmærksom paa „Jupiter“, som da havde heist Nødflag med Signalet N. A. „paa Grund, behøver øieblikkelig Hjælp“, og „Lindesnæs“ gik derfor bort til „Jupiter“. Kapteinen paa „Jupiter“ spurgte om „Lindesnæs“ vilde hjælpe, hvortil der svaredes ja mod Godtgjørelse efter Sjørettens Skjøn. Klokken var da omtrent 12½ Middag. Der blev hurtigst muligt bragt Trosse fra „Jupiter“s Agterende til „Lindesnæs“, som strax slæbte „Jupiter“ af Grunden. Skibet stødte imidlertid strax det var kommet i Bevægelse mod et andet Skjær, hvorfra det dog ogsaa med Lethed blev bugseret væk. „Jupiter“ viste sig at være tæt og blev, efterat Ankerkjættingen var hævet op, bugseret til Kleven.

Nogen Tid efterat „Lindesnæs“ havde paabegyndt Slæbningen ankom „Søgne“ til Skibet. Efter 1ste Hovedvidnes Mening var det 1½ Time, efterat Slæbningen var paabegyndt, efter 2det Hovedvidne, Lods Oscar Olsens Mening over 1 Time efter. 6te Kontravidne saa fra en Fjeldhøide ved Mandal, at „Lindesnæs“ kom bugserende med „Jupiter“. Da han fik Øie paa dem, idet de kom frem paa Vestsiden af Ryvingen var Klokken vel 1, og samtidig saa han „Søgne“ i Elvemundingen paa Vei udover.

I Kleven blev „Jupiter“ undersøgt af Dykker, som fandt, at den havde to Bunker i Rundingen paa Styrbords Side ca. 14 Fod under Vandlinjen. De var lige ved Siden af hinanden og hver ca. 2 Fod lange og en Tomme dybe. Der fandtes ingen Lækage eller Brist i Jernpladerne.

Citantskabet har paastaaet sig tilkjendt et passende Beløb som Bjergeløn, idet de under Henvisning til de afhørte Vidners Forklaring og det forøvrigt Oplyste finder det klart, at der her foreligger et Bjergningstilfælde.

Indstævnte mener derimod, at „Lindesnæs“ ikke kan siges at have udført nogen Bjergning, men alene ydet Assistance gjennem Bugsering. Veiret var godt og stille og liden Sjø; Skibet kunde neppe siges at være grundstødt, men alene af Strømmen presset op mod et Undervandsskjær. Dets Stilling var derfor ikke værre end, at det uden Fare vilde kunne afvente Ankomsten af „Søgne“.

Retten finder efter de foreliggende Oplysninger at maatte karakterisere den af „Lindesnæs“ ydede Hjælp som Bjergning. „Jupiter“ var, efterat den forgjæves havde forsøgt at ankre op i Vindstillen, af den stærke Strøm sat op mod et Undervandsskjær

paa et overmaade farligt og udsat Sted. Der var vistnok da Grundstødningen fandt Sted omtrent stille og der var liden Dønning, men dog saa megen, at Skibet gjentagne Gange hug, saaledes at 5te Vidne, Fyrforvalter paa Ryvingen, der var kommen tilstede paa Stedet, saa, at dets Master ristede, hvad ogsaa er forklaret var bleven iagttaget af andre, ligesom ogsaa Fyrforvalteren hørte svære Dunk, hvergang Skibet hug. Vind og Sjø tiltog derhos efterat „Lindesnæs" var kommet tilstede. Efter dette maa det antages, at „Jupiter" var i en saa farefuld Stilling, at øieblikkelig Hjælp var paakrævet, og der synes at være al Grund til at antage, at Skibet, om det i en hel Time skulde have hugget mod Skjæret i voxende Sjø vilde have faaet Hul i Bunden, forinden „Søgne" var kommet til Hjælp. Der er ogsaa forklaret af flere Vidner, at Kapteinen paa „Jupiter" gjentagne Gange anmodede Kapteinen paa „Lindesnæs" om mest mulig at paaskynde Arbeidet med at faa Slæber ombord, og at han opfordrede til at kappe og hugge væk Solseilet paa „Lindesnæs" for saa hurtigt som muligt at faa „Lindesnæs" klargjort til Slæbningen.

Med Hensyn til Ansættelsen af Bjærgelønnen bemærkes, at „Jupiter" ved Sjøretsskjøn, optaget efter Grundstødningen, er taxeret til Kr. 110,000.00. Angaaende Ladningen har Indstævnte meddelt, at den bestod af 783½ Stdr. høvlet Last à ca. £ 7 pr. Stdr. eller tilsammen for Skib og Ladning ca. Kr. 220,000.

Citantskabet mener, at Ladningens Værdi er ansat for lavt, og at Skibet og Ladningens Værdi maa ansættes tilsammen til Kr. 250,000.00 à 300,000.00, og de mener, at en Bjergeløn af ca. Kr. 25,000.00 vilde være passende. Citantskabet oplyser forøvrigt, at et af Mandals Trælastfirmaer har opgivet Værdien paa høvlet Last i Mandal til Kr. 150.00 pr. Stdr., hvorefter den samlede Værdi skulde udgjøre ca. Kr. 230,000.00. Citantskabet mener forøvrigt, at et Beløb af Kr. 150.00 pr. Stdr. er forlidet for en saa udsøgt Last, som den „Jupiter" havde inde.

Naar Hensyn tages til de gunstige Veirforhold, hvorunder Bjergningen foregik, den Lethed, hvormed den blev udført, og til at den ikke var forbunden med nogen Fare for „Lindesnæs" eller dets Mandskab, der heller ikke kan sees at have havt nogen nævneværdig Udgift i Anledning af Bjergningen, og til at „Lindesnæs" kom rent leilighedsvis tilstede, antages Bjergelønnen at

kunne fastsættes til Kr. 15.000.00 med 4 % Renter deraf fra 27de Juni 1902.

Processens Omkostninger hæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Fuldrigger „Jupiter"s Rederi, D'Hrr. Knöhr & Burchard, Hamburg, bør til Dampskibet „Lindesnæs"s Rederi af Farsund betale i Bjergeløn Kr. 15,000.00 — femten Tusinde Kroner med 4 — fire — pCt. Renter heraf fra 27de Juni 1902 indtil Betaling sker.

Processens Omkostninger hæves.

At efterkommes under Adfærd efter Loven inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse.

Fr. Helliesen. *S. Tønnesen.* *P. Ihme.*

65.

Mandal Sjøret den 20de Oktober 1902.

Anders B. Magnussen m. fl. af Barkskib „Alert"s Mandskab

mod

Skibsreder A. P. Ulriksen og Skibskaptein Andreassen.

Mandskab forhyres i Tønsberg og paamønstres i Mandal at følge Fartøiet fra Mandal til Udlandet og videre i et Tidsrum af 12 Maaneder. Efter en Maaned og 24 Dages Tjeneste afmønstres det i Mandal, hvor Skibet oplægges, og det ansees af Sjøretten berettiget til foruden Hyre til Afmønstringsdagen at erholde en Maaneds Tillægshyre foruden Reisepenge til Tønsberg og Hyre til Ankomst dertil, jfr. *Sjøfartslovens § 92 sammenholdt med § 86.*

Ifølge Hyrekontrakter i efternævnte Sjømænds Afregningsbøger, som er irettelagt, med Skib „Alert" af Mandal har Føreren af nævnte Skib, Andreassen, forhyret 1. Anders B. Magnussen som Seilmager, 2. Kristian Kristiansen som Kok og Stuert, 3. Herman Karlsen som Tømmermand, 4. Hans Hansen som Matros, 5. Hans Karenius Hansen som Letmatros og 6. Karl Martinsen som Jungmand for at følge Fartøiet fra Mandal til Udlandet og videre i et Tidsrum af 12 Maaneder for en maanedlig Hyre af henholdsvis Kr. 65.00, Kr. 70.00, Kr. 65.00, Kr. 50.00, Kr. 35.00 og Kr. 26.00.

Kontrakterne er hver især underskrevet af vedkommende Sjømand og af O. A. Hansen for Andreassen og dateret Tønsberg i August d. A. Under 23de s. Md. er den paategnet Indrulleringen i Mandals Bekræftelse af, at „Kontrakten i Indrulleringsbetjentens Nærvær er oplæst og vedtaget, efterat Sjømændene af ham er bleven tilspurgt om der ved den foreløbige Hyreaftale er givet ham noget Tilsagn eller Løfte, som ikke har faaet sit Udtryk i Kontrakten."

Efter 1 Maaned og 24 Dages Tjeneste ombord blev Mandskabet afmønstret den 16de d. M. i Mandal, hvorhen Skibet var kommet, og hvor det ifølge dets derboende Reders, A. P. Ulriksens, Beslutning blev oplagt paa Grund af de daarlige Tider. Ved Afmønstringen erholdt de nævnte Mandskaber Hyre til Afmønstringsdagen, hvorfor de har kvitteret i Afregningsbøgerne med Forbehold af Adgang til at gjøre yderligere Ansvar gjældende.

I Henhold dertil har de derefter indkaldt nævnte A. P. Ulriksen for Sjøret og efter forgjæves anstillet Forligsmægling for denne sagsøgt ham paa Rederiets Vegne til Betaling af 1 Maaneds aftalt Hyre samt Hyre efter saadan Størrelse fra 16de Oktober d. A. til de kan være tilbage i Tønsberg samt Reisepenge fra Mandal og did.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden for Citanternes Tiltale.

Han mener nemlig med Indrulleringen i Mandal ifølge dennes Bemærkninger i Afregningsbøgerne, at der fra Rederiets Side ikke er begaaet noget Retsbrud, der kan begrunde Citanternes Erstatningspaastand, ligesom han gjør gjældende, at Forhyringsstedet i Lovens Forstand er Mandal, hvor Citanterne blev fremstillet for Indrulleringen og ikke Tønsberg, hvor efter hans Paastand kun en foreløbig og ganske uforbindende Hyreaftale fandt Sted.

Han har ikke benægtet, at Hyreagenten var berettiget til at handle paa Skibsførerens, Andreassens, Vegne, eller at Ansvaret i Tilfælde maatte have hvilet paa Rederiet.

I Anledning af sin principale Indsigelse, at intet Retsbrud er begaaet, har han anført, at Citanterne allerede i England af Kapteinen blev meddelt, at Skibet skulde til Mandal for at lægge op, uden at de dertil havde bemærket noget. Forøvrigt mener han, at Sjøfartsloven § 92 i Slutningen fritager for Erstatning i et Tilfælde som nærværende.

Hertil har Citanterne bemærket, at de i England vistnok hørte Tale om, at Skibet skulde lægge op i Mandal, men benægter, at Kapteinen meddelte dem noget derom. At fore-

tage sig noget i den Anledning havde de anseet for hensigtsløst.

Retten finder, at Citanterne under de oplyste Omstændigheder ikke har havt nogen Opfordring til udtrykkelig at forbeholde sig sin lovlige Ret før der ved Afmønstringen skede Afregning, og at de derfor ikke kan antages ved sin forudgaaende Taushed at have tilkjendegivet, at de frafaldt denne Ret.

At Sjøfartsloven i de foreliggende Tilfælde hjemler den Erstatning efter Reglerne i § 86 maa Retten antage. Kontraktstiden er sat til 12 Maaneder og ikke indtil et Tidsrum af 12 Maaneder og Tjenesten har som nævnt kun varet 1 Maaned og 24 Dage. I Lovens § 92 er Regelen den, at Erstatning pligtes i Tilfælde af ensidig og kontraktstridig Afbrydelse af Forholdet undtagen „naar Skibet oplægges i Vinterhavn i Udlandet," i hvilket Tilfælde Kravet paa 1 Maaneds Tillægshyre bortfalder. Men denne af Indstævnte paaberaabte Undtagelsesbestemmelse, der som enhver saadan maa fortolkes strængt, kan efter Rettens Mening ikke finde Anvendelse paa andre end det udtrykkelig nævnte Tilfælde. Et saadant Tilfælde foreligger ikke her, og da formentlig ingen af de i § 91 nævnte Aarsager efter det Oplyste kan paaberaabes, maa Regelen i Paragrafens første Halvdel derfor gjælde.

I Anledning af Indstævntes subsidiære Indsigelse, at Mandal i foreliggende Tilfælde i Lovens Forstand er at anse som Forhyringssted, har Citanterne til Indstævntes Anførsler bemærket, at Hyrekontrakterne var ment at skulle være endelig afsluttet i det Øieblik, de underskrev dem i Tønsberg og henviser til Afregningsbøgerne, hvoraf fremgaar, at de da fik Forskudshyre udbetalt, ligesom de anfører, at de samtidig leverede sine Patenter.

Retten finder i Henhold til Hyrekontrakternes Text, hvor det blandt andet heder, at Skibsføreren „har forhyret" Citanterne, og efter det Oplyste om hvad der ved disses Oprettelse passerede, hvilket tilfredsstiller Sjøfartslovens Paabud i § 70 cfr. § 71 om hvad der ved Forhyring skal iagttages, at Forhyringen ubetinget og med bindende Virkning for Parterne er afsluttet det Øieblik, Kontrakterne blev underskrevet af dem i Tønsberg. Noget Forbehold er nemlig ikke bevisliggjort og Indrulleringen har ikke nogen paabudt Befatning med Kontraktsforholdets Indgaaelse. Efter Mønstringsloven har denne alene at prøve de indgaaede Kontrakters Lovlighed samt udfinde og klargjøre disses Bestemmelse, saaledes som der er aftalt mellem Parterne. Forhyrings-

stedet, hvormed Retten naturlig maa forstaa det Sted, hvor Forhyringen er foregaaet, bliver efter dette Tønsberg i nærværende Tilfælde, medens Mandal er Mønstringsstedet.

Efter det Anførte maa Citanterne altsaa blive at tilkjende Erstatning efter Reglerne i Sjøfartslovens § 86. Med Hensyn til disses Forstaaelse skal Retten bemærke, at der foruden 1 Maaneds Hyre formentlig alene kan tilkomme Sjømanden Hyre for den Tid, der nødvendigvis medgaar til Reisen fra Afmønstringsstedet til Forhyringsstedet og ikke tillige for den Tid, han i Søgsmaalets Anledning har maattet opholde sig paa førstnævnte Sted. Erstatning, som er paastaaet for dette Ophold, formenes derfor ikke at kunne grundes paa nævnte Lovbestemmelse, men blive at tilkjende Citanterne efter Rettens Skjøn som Sagsomkostninger, som dog ikke kan sættes høiere, end hvad de efter Paastanden vilde tilkomme.

Det er ikke oplyst, hvor lang Tid Reisen fra Mandal til Tønsberg varer, men Retten antager efter Afstanden at dømme, at dertil vil medgaa $1^1/_2$ Døgn. Reiseomkostningerne anslaaes til Kr. 10.00 for hver og Sagsomkostningerne ansættes til Kr. 20.00 tilsammen. I Hyre for 2 Døgn tilkommer Citanterne henholdsvis Kr. 4.34, Kr. 4.66, Kr. 4.34, Kr. 3.34, Kr. 2.34 og Kr. 1.74.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, „Alert"s Rederi af Mandal ved Skibsreder A. P. Ulriksen bør betale til Citanterne:

Til 1. Anders B. Magnussen . . . . . Kr. 79.34
— sytvi ni Kroner treti fire Øre —
- 2. Kr. Kristiansen . . . . . „ 84.66
— otti fire Kroner sexti sex Øre —
- 3. Herman Karlsen . . . . . „ 79.34
— syvti ni Kroner treti fire Øre —
- 4. Hans Hansen . . . . . „ 63.34
— sexti tre Kroner treti fire Øre —
- 5. Hans Karenius Hansen . . . . . „ 47.34
— firti syv Kroner treti fire Øre —
- 6. Karl Martinsen . . . . . „ 37.74
— treti syv Kroner syvti fire Øre —

samt til dem i Forening Kr. 20.00 — tyve — Kroner i Sagsomkostninger.

At efterkommes under Exekutions Tvang inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse.

J. Abelsæth. *T. M. Tomassen.* *P. Ihme.*
kst.

Indhold: 63. Christiania Sjøret: Aktieselskabet „Violet" mod Østlandske Lloyd. — 64. Mandal Sjøret: Dpsk. „Lindesnæs" mod Jernskib „Jupiter". — 65. Mandal Sjøret: Anders B. Magnussen m. fl. af Barkskib „Alert"s Mandskab mod Skibsreder A. P. Ulriksen og Skibskaptein Andreassen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang III	1902

66.

Fredrikstad Sjøret den 30te Septbr. 1902.

Barkskib „Gumø"s Rederi
(Adv. Chr. L. Rolfsen)

mod

Aktieselskabet „Sitona"s Rederi.
(Overretssagf. L. D. Movig.)

Seilskibet „Gumø", som ligger oplagt i Glommen, beskadiges af en Pram, som af Dampskibet „Sitona"s faste Stuvere var fortøiet i Nærheden, efterat Dampskibet „Sitona" havde indtaget Last, der var bragt til Siden i nævnte Pram. Ifølge „Sitona"s Certeparti skulde Lasten bringes frit til Siden, men Sjøretten anser alligevel „Sitona"s Rederi ansvarligt for Skaden, fordi det var dets fast engagerede Folk, der havde fortøiet Prammen paa en saadan Maade, at den forvoldte Skade paa „Gumø".

Barkskib „Gumø" laa fra Høsten 1901 i Vinteroplag i Glommen ved Prestelandet, østre Fredriksstad, hvor den havde faaet sig anvist Plads af Havnevæsenet. Det laa fortøiet paa vanlig Maade og havde 5 Kjættinger ude. Havneassistenten havde været tilstede, da Fortøiningen paagik, ligesom han senere havde været ombord uden at gjøre nogen Bemærkning. Det maa

derfor antages, at Skibet har været fuldt forsvarlig fortøiet. En af de sidste Dage i Oktober Maaned — antagelig Onsdag den 30te — blev „Gumø"s Fører, Mathiesen, der i nærværende Sag har forklaret sig som 1ste Hovedvidne, opmærksom paa, at Fartøiet havde faaet en Skade i Bougen. Dels af Skadens Beskaffenhed, som efter Vidnets Mening viste, at den ikke var foraarsaget ved noget enkelt Stød eller lignende, dels af dens Høide over Vandfladen, der syntes nøiagtig at passe til almindelig Pramhøide, sluttede han, at en af de Lastepramme, som et Par Dage iforveien havde ligget lige foran „Gumø", maatte have drevet ned paa den og med sit skarpe, jernbeslaaede Hjørne lidt efter lidt under den megen Dampbaadsjø, som er i Elven, have skamfilet Bougen paa Skibet. Heri støttes han af 2det Hovedvidne, der med sin Erfaring som Tømmermand med Sikkerhed kan udtale, siger han, at Skaden alene kan være opstaaet paa den beskrevne Maade. „Gumø"s Rederi lod i Sagens Anledning den 27de November f. A. optage en Besigtigelsesforretning ved Fredriksstad Sjøret, der anslog Skaden til Kr. 490.00. Da det nu bragtes paa det Rene. at Dampskibet „Sitona" Fredag den 25de Oktober havde ligget ved Prestelandet og indtaget Last — væsentlig Sten —, og at de Pramme, hvori Lasten var bleven ført til Dampskibet, var blevne firede agterud, eftersom de udlossedes, og lagt i Række nedover mod „Gumø", antog Rederiet, at „Sitona"s Vedkommende maatte være ansvarlig for Skaden. Det udtog derfor under 9de December 1901 Sjøretsstævning mod „Sitona"s Rederi, K. Andersen & Co., hersteds, og lod, efter at Forligsmægling forgjæves var prøvet, i Sjøretten den 11te December f. A., Sagen overgaa til Rettens Behandling. Herunder har Citantskabet nedlagt Paastand paa hos Indstævnte at blive tilkjendt Kr. 490.00 med lovlige Renter fra 9de December 1901, til Betaling sker, samt Sagens Omkostninger. Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaaet sig frifunden for Citantskabets Tiltale samt sig tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Indstævnte har benægtet, at de Pramme, som blev fortøiet ved Prestelandet ved „Sitona"s Afgang, der fandt Sted Lørdag den 26de Oktober om Morgenen, har tilføiet „Gumø" nogen Skade. Han paaberaaber sig i det Væsentlige, at ingen af Hovedvidnerne har seet Prammene være nær Barkskibet, medens Kontravidnerne erklærer, at de laa fortøiede saaledes, at de ikke kunde komme ned paa „Gumø" og skade det. Det maa ved 3die Kontravidnes Prov ansees paa det Rene, at den nederste,

„Gumø" nærmest liggende Pram var fastgjort i en Tømmersoppe og Kjættingen halet saa tot, at Prammen laa klods til Soppen. Prammens nederste Ende laa da 4—6 Fod forenom Ankerkjættingen paa Bougen paa „Gumø", og Vidnet anser det for umuligt, at denne Pram kan være drevet ned paa Skibet. Om den i Tømmersoppen fastgjorte Pram er det imidlertid oplyst, at den afhentedes Lørdag, og efter Sagens øvrige Oplysninger maa Retten antage, at Skaden er skeet efter dette Tidspunkt. Spørgsmaalet er da, om de andre Pramme har været fortøiet paa saadan Maade, at de kan have foraarsaget Skaden. Herom oplyser 1ste Kontravidne, at Prammene blev fastgjort i de Pælerader, som staar langs Prestelandet. Hvor mange Pramme der var, husker ikke Vidnet; men de var for mange, siger han, til at kunne ligge „i én Lænk" alle sammen. De laa derfor to og to og kanske tre ogsaa ved Siden af hverandre. Hvorvidt den nederste Pram var fastgjort i en Pæle eller kun i den foran liggende Pram — altsaa paa en Lænk — kan Vidnet ikke udtale sig om. Da Prammen fastgjordes, var det saa mørkt, at Vidnet ikke kunde se, om Pramrækken kom nedpaa „Gumø", hvad han da heller ikke undersøgte. Disse Vidnets Udtalelser staar i Strid med 3die Kontravidnes Prov. Det var ham, som gjorde fast Prammen i Tømmersoppen. Den laa alene for sig, siger Vidnet; men foran den laa en hel Del Pramme, saa mange som „Sitona" var lang til. Den forreste Pram var fastgjort i Land, medens Vidnet om de øvrige erklærer, at de laa paa en Lænk, den ene i den anden. Videre udtaler Vidnet, at skjønt han ikke ved det, kan han tænke sig Muligheden af, at de Pramme, som laa paa en Lænk, kan have været fastgjort saa slakt, at de kan have drevet ned paa „Gumø", efterat den i Tømmersoppen fastgjorte Pram var taget væk. Hermed stemmer den Iagttagelse, som 1ste Hovedvidne gjorde Søndag 27de Oktober, altsaa Dagen efterat den nederste Pram var fjærnet, da han befandt sig paa den anden Side af Elven omtrent tvers overfor „Gumø". Vidnet saa da, at Enden af Pramrækken naaede nedenfor Skibets Boug. Der var denne Dag stærk sydvestlig Vind ret op Elven, og den Mulighed er derfor ikke udelukket, at „Gumø" kan have movet noget opover mod Strømmen og saaledes nærmet sig Pramrækken. Men dette Moment kan efter Rettens Skjøn ikke komme i Betragtning, eftersom Skibet med sin forsvarlige Fortøining under ingen Omstændighed kan antages at have movet mere, end de i Vinteroplag liggende Skibe under lignende Forhold

maa forventes at gjøre. Da der nu ikke er paapeget nogetsomhelst andet, der kan tænkes at have forvoldt Skaden paa „Gumø", bliver efter Rettens Formening ingen anden Forklaring mulig, end at Pramrækken er drevet ned paa og har filet sig ind i Bougen paa Skuden.

Videre kan Retten ikke antage, at Skaden kunde været afvendt ved Foranstaltninger af „Gumø"s Kaptein eller andre af Besætningen. Af Hovedvidnernes Prov maa det sluttes, at den indtrufne Kalamitet ikke kunde forudsees Fredag og Lørdag, medens Kapteinens Udtalelse om, at han Søndag fra den anden Side af Elven saa Pramrækken naa nedenfor Bougen paa „Gumø" ikke er ensbetydende med, at han ogsaa saa Prammene ligge indtil Skibssiden. Under enhver Omstændighed turde det paa det Tidspunkt været for sent at afværge Skaden.

For den Skade, Citantskabet uden egen Skyld har lidt ved, at Pramrækken er drevet ned paa „Gumø", maa det naturligen have Krav paa Erstatning. Retten anser det ikke til Begrundelse heraf nødvendigt at gaa nærmere ind paa, hvorvidt Skaden skyldes mere eller mindre grov Uagtsomhed. Den gaar nemlig ud fra den Betragtning, at Enhver trafikerer Elven paa egen Resiko og allerede som Følge deraf bliver erstatningspligtig for den Skade, som derunder anrettes paa anden Mands Eiendom. Retten skal kun bemærke, at medens Pligten til Agtsomhed i ikke ringe Grad øges under Forhold som de, der hersker i Fredriksstad Havnedistrikt, synes den Maade, hvorpaa de udlossede Pramme i nærværende Tilfælde har været placeret, lidet omtænksom.

Spørgsmaalet bliver da, mod hvem Citantskabet kan rette sit Krav. Indstævnte paaberaaber sig her, at det i de Certepartier, som var oprettede for her omhandlede Last, heder: „Lasten at bringes til og tages fra Skibsside for Kjøbmandens Resiko og Regning." I Henhold til denne Bestemmelse betalte Afskiberne Bugsering af Lasteprammene baade til og fra „Sitona", og det var efter deres Ordre, Prammene blev bragt op og afhentede. Saa forholdes der ogsaa i Almindelighed her paa Stedet, siger Indstævnte, hvad to af Byens Mæglere bekræfter i en under 3die Juli d. A. dateret Erklæring. Indstævnte benægter derfor at have nogetsomhelst Ansvar for Prammene, idet han bemærker, at naar Stuerarbeiderne ved „Sitona"s Afgang har fortøiet dem, gjorde de dette, ikke fordi de egentlig var forpligtede dertil, men fordi de vilde være hjælpsomme. De har derfor

nærmest optraadt som *negotiorium gestores,* ikke som Indstævntes Tjenere.

Citantskabet gjør gjældende, at den citerede Klausul i Certepartiet alene sigter til Udlosningen af Varen paa Modtagelsesstedet (i dette Tilfælde i England). Men selvom Afskiberne efter en udtrykkelig Aftale mellem dem og Indstævnte skulde have Ansvaret for Prammene ved Lastning, kunde dette efter Citantskabets Mening ikke være bindende for det skadelidende Fartøi, ialfald ikke, naar det som i her omhandlede Tilfælde ikke havde noget Kjendskab til Aftalen før Sagsanlægget; thi, siger Citantskabet, den skadelidende holder sig efter almindelige Retsregler til den, af hvis Folk Skaden er forvoldt. Det faar da blive dennes Sag igjen at søge Regres hos sin Medkontrahent.

Retten maa give denne Betragtning Medhold, og den maa videre med Citantskabet antage, at „Sitona" efter endt Udlosning af Prammene var forpligtet til at besørge dem fortøiet paa forsvarlig Maade. Det er nemlig paa det Rene, at der ikke gives Afskiberne nogen Underretning om, naar Prammene er klare til at afhentes, men at Skibet ved sine Folk pleier at fortøie dem, indtil Afskiberne sukcessivt — i Almindelighed først efter Dampskibets Afgang — henter Prammene. At „Sitona" imidlertid ikke kunde have indskrænket sig til at kaste Prammene los og lade dem drive, trænger ingen Paavisning. Endelig er det paa det Rene, at det i nærværende Tilfælde er Dampskibets egne, fast engagerede Stuere, som har besørget Prammenes Fortøining. Men for disses i Tjenesten udførte Handlinger hæfter Indstævnte.

Retten finder, at Citantskabet hermed har opfyldt sin Bevisbyrde. Forat Indstævnte skulde undgaa Domfældelse, maatte han da godtgjøre, at Fortøiningen senere af andre er bleven forandret paa saadan Maade, at det er Grunden til Skaden. Dette Bevis har det ikke lykkes Indstævnte at præstere. Han paaberaaber sig vistnok, at 2 af Prammene blev hentede Lørdag, og det er som før bemærket sandsynligt, at Skaden er paaført „Gumø" efter dette Tidspunkt. Den ene af Prammene, som hentedes Lørdag, var den i Tømmersoppen fastgjorte; men at Pramrækken er placeret saaledes, at den driver ned paa „Gumø", naar den nederste Pram borttages, — hvad Fortøierne maa vide, kan hænde naarsomhelst —. er kun et Bevis for uagtsom Fortøining. Og med Hensyn til den anden Pram, som hentedes Lørdag, har Indstævnte ikke kunnet angive de nærmere Om-

stændigheder dermed, deriblandt ikke om dens Fjærnelse overhovedet har medført Omfortøining, ligesom det i det Hele har Sandsynligheden mod sig, at det er det færre Antal Pramme, som har bevirket Skaden.

Som Følge af det Anførte vil Citantskabets Paastand blive at tage til Følge, dog — paa Grund af Sagens tvivlsomme Beskaffenhed — under Ophævelse af Sagsomkostningerne.

Sluttelig bemærkes, at Sagen optoges til Doms 12te d. M., men at Fristen for Domsafsigelse er oversiddet med begge Parters Samtykke.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Aktieselskabet Dampskibet „Sitona"s Rederi. K. Andersen & Co., bør til Citantskabet, Barkskib „Gumø"s Rederi, betale de paasøgte Kr. 490.00 — fire Hundrede og niti Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 9de December 1901, til Betaling sker.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Michael Hansson,
edsv.

G. A. Larsen. *A. Hervig.*

67.

Norges Høiesteret den 17de Oktober 1902.

Dampskibet „Algieba"s Rederi og Fører
(Advokat G. Blom)

mod

Dampskibet „Constance" Rederi og Fører.
(Advokat Ramm).

Dampskibet „Algieba", paa Reise fra Burntisland til Flensburg med Kul, mister i Nordsjøen sin Propel, og da det viste sig umuligt at faa Styring paa Skibet med Seil, driver det hjælpeløst omkring, indtil Dampskibet „Constance" kommer til, hidkaldt ved „Algieba"s Nødsignaler. Dette var Torsdag ved Middagstid, og efter Aftale tog „Constance" den nødlidende Damper paa Slæb. Fredag Aften springer Slæberen, og først Lørdag Aften lykkes det atter at faa Forbindelse, hvorefter Slæbningen fortsattes uhindret til Søndag Eftermiddag, da man ankom til Egersund.

Bjærgelønnen, som af Sjøretten var fastsat til 40,000 Kroner, nedsættes af Høiesteret til 30,000 Kroner.

Det bjærgedes Værdi var omtrent 320,000 Kroner.

Extraordn. Assessor, Exped.sekr. *Bull:* Ved Dom, afsagt af den faste Sjøret i Egersund den 20de December 1901, blev saaledes kjendt for Ret:

„Dampskibet „Algieba"s Fører og Rederi bør til Dampskibet „Constance"s Fører og Rederi betale i Bjergeløn 40,000 — firti Tusinde — Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves."

Denne Dom er af „Algieba"s Rederi ved Stævning af 13de Januar 1902 paaanket til Høiesteret, hvor af Appellanten er nedlagt saadan Paastand:

Principalt: At Kontraappellantskabets for Sjøretten nedlagte Paastand om Bjærgeløn ikke tages tilfølge; subsidiært: at den Kontraappellanten af Sjøretten tilkjendte Bjærgeløn nedsættes med et passende Beløb, samt i hvert Fald at Hovedappellanten hos Kontraappellanten tilkjendes Omkostninger for begge Retter.

„Constance"s Fører og Rederi har under 26de Februar 1902 udtaget Kontrastævning og i Henhold hertil nedlagt saadan Paastand:

1) At den Dampskibet „Constance"s Fører og Rederi ved Sjørettens Dom tilkjendte Bjærgeløn passende forhøies og tillægges Rente fra 18de December 1901 og

2) at Kontraappellanten hos Hovedappellanten tilkjendes Procesomkostninger ved Sjøretten og Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Omstændigheder henviser jeg til Sjøretsdommens Præmisser.

Det er fra „Algieba"s Side her som for Sjøretten først og fremst gjort gjældende, at der intet Bjærgningstilfælde foreligger. Det medgives fra denne Side, at „Algieba"s Stilling ved Anledningen vistnok kunde være vanskelig, men det er gjort gjældende, at det ikke var i Nød. „Algieba" havde vistnok mistet Propellen, men det havde Roret i Behold, og ved Hjælp af dette og ved at sætte Seil til kunde Fartøiet, paastaaes det, om det end var prisgivet for Drift, dog til en vis Grad regulere denne. Videre fremholdes det, at „Algieba" var i et temmelig stærkt befærdet Farvand og saaledes ingenlunde var henvist til at modtage den første den bedste Hjælp, som maatte tilbyde sig.

Jeg finder det imidlertid ikke tvivlsomt, at Sjøretten har truffet det Rette ved at karakterisere Tilfældet som et Bjærgningstilfælde. Det maa ansees for at være paa det Rene, at „Algieba", som et af de fra Fartøiets egen Side under Sjøforklaringen førte Vidner har udtalt, efter Axelbrudet laa hjælpeløst, og at Fartøiet, selv om der havde været nogen Vind, ikke vilde have adlydt Kommando. Dette viste sig senere, anfører det samme Vidne videre, da der blæste op en stærk Vind. Dampskibet lagde sig nemlig tvers paa Sjøen og vilde ikke lyde Roret. Det kan ogsaa sees, at „Algieba" har fundet det nødvendigt at tage den første Hjælp, som tilbød sig, idet man, da „Constance" omtrent 6 Timer, efterat Propellen var tabt, kom isigte, gjorde, som det heder i Journaluddraget, „alle optænkelige Signaler" for at henlede dets Opmærksomhed paa „Algieba". At „Algieba", som Situationen var, var afskaaret fra at redde sig ved egen Hjælp, maa jeg anse for givet. Og med den herskende Vindretning, væsentlig fra Sydost, var det en noksaa nærliggende Fare for, at Fartøiet, som derhos er oplyst at være fladbundet og derfor udsat for at drive forholdsvis hurtig, snart vilde være kommet ud af det Farvand, hvor det lettelig kunde møde andre Fartøier, som kunde komme det til Undsætning.

Angaaende Bjærgelønnens Størrelse maa jeg efter de foreliggende Oplysninger i det Væsentlige slutte mig til den Karakteristik af Forholdet, som er givet i Sjøretsdommens Præmisser. Efter hvad denne sagkyndige Ret har udtalt, maa jeg gaa ud fra, at der for „Constance" i det Tidsrum, som hengik fra

Slæbekabelen sprang og Forbindelse mellem Fartøierne atter var etableret, var en meget betydelig Resiko. „Constance" havde derhos, som af Sjøretten fremholdt, en vanskelig Ladning, væsentlig Rujern og derhos en Del Kokes, et Moment, som jeg mener Sjøretten med fuld Ret har taget i Betragtning. Af Hovedappellanten er Berettigelsen heraf vistnok bestridt, idet det med megen Styrke gjøres gjældende, at den Omstændighed, at „Constance" paa Grund af sin Ladning var mindre skikket for Redningsforetagendet, ikke bør regnes det tilgode. Men det er hertil tilstrækkeligt at bemærke, at der her ikke er Tale om et Fartøi, som er specielt beregnet paa Slæbning og tilbyder sin Assistance til almindelige Slæbeforetagender, men om et Fartøi, som foretager selvstændig Reise med egen Ladning. Den Omstændighed, at denne Ladning medfører, at Redningsforetagendet for det bliver farefuldt, er selvfølgelig noget, som maa tages i Betragtning ved Bjærgelønnens Ansættelse. Slæbningen er foregaaet over en meget lang Strækning, 110 Kvartmil og i et Tidsrum af godt og vel 3 Døgn, heri medregnet den Tid, da Kabelen var sprunget, og „Constance" maatte indskrænke sig til at holde sig i Nærheden af „Algieba".

Naar paa den anden Side hensees til de af Sjøretten fremholdte Momenter, at Slæbekablen blev bragt ombord i „Constanc" af „Algieba"s Mandskab og tilhørte „Algieba", samt at den „Constance" som Følge af Bjergningsforetagendet paaførte Skade har været ubetydelig, finder jeg dog, at Bjærgelønnen af Sjøretten er ansat temmelig høit. Værdien af det bjærgede Skib er i skadelidt Stand ved Taxtforretningen den 18de December ansat til 285,000 Kr., hvorved dog er at mærke, at Sjøretten har gaaet ud fra, at Skibet muligens havde lidt forskjellig Skade, som senere har vist sig ikke at være paaført det. Skibets Assurancesum var 335,000 Kr., og Reparationen er oplyst at have kostet 7500 Kroner. Ladningen var taxeret til en Værdi af 30,000 Kr., men er senere oplyst at have en Fakturaværdi, som tillagt Fragten udgjorde rundt 27,000 Kr. Efter dette antages det skadelidte Fartøi med Ladning maaske at have været noget mere værd, end hvad det af Sjøretten er anslaaet til. Hovedappellanten har anslaaet det til en Værdi af 320,000 Kr. Naar paa den anden Side ogsaa tages Hensyn til, at „Constance"s Værdi efter Sjørettens Taxt var 110,000 Kr. og dets Ladning 28.500 Kroner, antager jeg, at en Bjærgningsgodtgjørelse af 30,000 Kr. vil være passende. Gaar man med Hovedappellanten

ud fra, at „Constance"s Udgifter har været ca. 2000 Kr. — og jeg kan ikke finde, at Kontraappellanten har godtgjort, at dette Beløb skulde være noget meget væsentlig for lavt — skulde en Bjærgeløn af 30,000 Kr. give et Nettobeløb af omtrent 28,000 Kr. eller ca. 9 % af de nævnte 320,000 Kr.

Medens Sjøretsdommen, som det vil sees, ikke har tilkjendt det reddende Fartøi Renter, er saadanne paastaaet af Kontraappellanten for Høiesteret. Jeg skal i den Anledning bemærke, at for Sjøretten mødte de to Fartøiers Førere personlig, men uden Bistand af Sagfører. „Constance"s Fører sees at have indladt Sagen med Paastand om, at Bjærgelønnens Størrelse i Anledning Bjærgning af „Algieba" fastsættes ved Rettens Skjøn. „Algieba"s Fører sees paa sin Side at have indladt Sagen med Paastand om, at Forholdet kun betragtes som Slæbning, i hvilken Henseende henvistes til Sjøfartsloven. Nogen Paastand om Namsdom sees saaledes ikke at være nedlagt af „Constance"s Fører. Efter Omstændighederne finder jeg vistnok ikke, at der kan være noget at bemærke ved, at Sjøretten har gaaet ud fra, at det var Førerens Ønske at faa Namsdom for det Bjærgningsbeløb, som maatte blive ansat ved Sjørettens Skjøn. Jeg mener saaledes, at Sjøretten nok kunde have Føie til som skeet at give Dom i Forbindelse med sit Skjøn; men jeg antager da, at det havde været det rette af Sjøretten at forstaa „Constance"s Førers Ønske derhen, at han vilde have sig tilkjendt, hvad han efter Loven havde Krav paa, altsaa ikke blot Bjærgningsbeløbet, men dette med Renter fra Berammelsen. Jeg mener altsaa, at Kontraappellantens Paastand i denne Henseende maa blive at tage tilfølge.

Jeg skal sluttelig bemærke, at naar Sjøretsdommen tilpligter ikke blot „Algieba"s Rederi, men ogsaa Føreren at betale Bjærgeløn, saa er herved fra Hovedappellantens Side for Høiesteret ikke gjort nogen Bemærkning.

Sagens Omkostninger finder jeg efter Omstændighederne Grund til at ophæve for begge Retter.

K o n k l u s i o n :

Dampskibet „Algieba"s Fører og Rederi bør til Dampskibet „Constance"s Fører og Rederi betale i Bjærgeløn 30,000 — treti Tusinde — Kroner med 4 — fire — Procent aarlig Rente heraf fra 18de December 1901, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessorerne *Motzfeldt* og *Reimers*, extraordn. Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel*, Assessor *Stang* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Citantskabet Dpsk. „Constance"s Rederi har anlagt nærværende Søgsmaal mod Dampskibet „Algieba"s Rederi til Sjørettens Fastsættelse og Tilkjendelse af Bjærgeløn for den af Dampskibet „Constance" ydede Hjælp ved Indslæbning af „Algieba" til Egersund.

Det er under Sagen oplyst, at „Algieba" paa Reise fra Burntisland til Flensburg med Kullast i Nordsjøen mistede Propellen, idet formentlig Propelaxelen brækkede. Torsdag den 12te ds. om Morgenen følte man et Stød paa Bagbord Side, ligesom om den stødte mod noget, antagelig et Vrag. Strax derpaa begyndte Maskinen at løbe rundt med rasende Fart. Denne blev derpaa standset. Ved Undersøgelse kom man ombord til det Resultat, at Propellen maatte være gaaet tabt paa Grund af Axelbrud. Efterat Maskinen imidlertid atter havde været sat i sagte Bevægelse, blev den nu standset, og Ilden slukket under Kjædelen. Man satte Seil til, men fik ikke Styring paa Skibet. Dette blev derpaa liggende og drive hjælpeløst. Man satte ombord op Raketter og Signaler for at henlede forbipasserendes Opmærksomhed paa sig. Ved Middagstid ca. Kl. 1 fik man Dpsk. „Constance" isigte, og saaes denne at styre ned mod „Algieba". Dennes Kaptein anmodede Kapteinen derombord om at blive slæbt i Havn, uden at dog nogen Godtgjørelse herfor blev omakkorderet. Slæbningen foregik derpaa mod den norske Kyst uden noget Uheld indtil næste Dags, Fredags, Aften, da Slæberen brast, idet Vind og Sjø havde tiltaget, saa Skibene slingrede og arbeidede voldsomt og tog meget Overvand. Trods Seil var blevet tilsat kunde man ikke faa Styrefart paa „Algieba". Imidlertid forskjøv ogsaa „Constance"s Last sig. Trods gjentagne Forsøg viste det sig umuligt at faa Forbindelse igjen mellem Skibene. Imedens laa „Conctance" og kredsede om „Algieba" for at holde sig i Nærheden. Ved hver Svingning, det herunder gjorde, udsattes det for endnu større Resiko under de forskjellige Kurser, idet Sjøerne slog over, og Skibet slingrede, hvorunder „Constance" fik Slagside ved yderligere Forskyvning af Lasten, der bestod af Rujern og Cokes, hvorfor man satte Seil til for at støtte Skibet mod Slingring og for bedre at kunne manøvrere. Sjø og Vind aftog imidlertid, og ved 9-Tiden Lørdag Aften fik man omsider ved en fra „Algieba" udsat Baad atter Slæber ombord paa „Constance". Slæbningen foregik derpaa uhindret, indtil man ved 4-Tiden Søndag Eftm. indkom paa Egersunds Havn.

Citantskabet har efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet, at „Constance"s Assistance maa betragtes som Bjærgning, idet „Algieba" maa ansees at have været i en saadan Stilling, at det ikke kunde hjælpe sig selv hverken ved Seil eller Damp.

Indstævnte derimod mener, at Assistancen maa betragtes som Slæbning alene, idet „Algieba" laa i et Farvand, hvor der byppig passerer Skibe og det saaledes kunde have afventet anden Hjælp.

Retten skal hertil bemærke, at Forholdet maa betragtes som Bjærgning, saalænge Skibet som oplyst befandt sig i en hjælpeløs Stilling paa nærværende Aarstid midt ude i Nordsjøen, idet den Omstændighed, at man kunde afvente Hjælp for andet Hold, ikke kan ændre Forholdet.

Med Hensyn til Bestemmelsen af Bjærgelønnens Størrelse skal Retten bemærke:

Paa den ene Side maa i saa Henseende tages i Betragtning, at „Algieba" laa i en hjælpeløs Tilstand. Resikoen for „Constance" i Tidsrummet fra Slæbekabelen sprang og indtil Forbindelse mellem Skibene atter kom istand var meget stor, da det maatte anlægge saa mange forskjellige Kurser i det oprørte Hav for at kunne holde sig i Nærheden af „Algieba", som drev hurtig nordvestover med Vind og Sjø. Desuden er taget Hensyn til den vanskelige Ladning, „Constance" indehavde, fremdeles den lange Slæbning (110 Kvartmil) og det Tidsspilde, som derved er Skibet forvoldt, ligesom ogsaa den Anstrængelse, dettes Mandskab har været udsat for ved Lastens Forskyvning.

Paa den anden Side maa komme i Betragtning, at Slæbekabelen blev bragt ombord i „Constance" af det bjærgede Skibs eget Mandskab, ligesom sidstnævnte Skibs egen Slæbekabel benyttedes. Den Skade, der er paaført Bjærgerne, har været ubetydelig, ligesom tilslut bemærkes, at „Algieba" styrede godt under Slæbningen.

Det bjærgede Skib er ved Skjønsforretningen sat i en Værdi af Kr. 285,000.00 og Ladningen i en Værdi af Kr. 30,000.00. Det bjærgende Skibs Værdi er taxeret til Kr. 110,000.00 og Ladningen til Kr. 28,500.00.

I Betragtning af alle ovenfor omhandlede Momenter er Retten enstemmig kommet til det Resultat, at Bjærgelønnen passende bør ansættes til Kr. 40,000.00.

Sagens Omkostninger finder den at burde ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Dampskibet „Algieba"s Fører og Rederi bør til Dampskibet „Constance"s Fører og Rederi betale i Bjærgeløn Kr. 40,000.00 — firti Tusinde — Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves.

At udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Executionstvang.

68.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 8de Oktbr. 1902.

Tømmermand Carl Bjørn Petersen og Matroserne N. B. Nielsen, P. J. Jensen, S. A Sørensen, I. I. L. Albrechtsen og G. Chr. Petersen samt Letmatroserne N. P. Chr. Jacobsen og H. K. Jensen
(Overretssagf. Lachmann)

mod

Dampskibsselskabet „Skjold" ved dets korresponderende Rheder: Grosserer Ad. Carl.
(Overretssagf. Axel Damm).

En Kontume, hvorefter Mandskaber paa danske Skibe kan opsiges uden Varsel til Fratrædelse strax uden Tillægshyre, naar Skibet under Forbiseiling paa Reise andetsteds hen anløber dansk Havn uden at lade eller losse, ansees uforenelig med de herhenhørende Bestemmelser i *Søloven*, navnlig § 92, jfr. § 86.

Da Dampskibet „Ragnar", tilhørende Dampskibsselskabet „Skjold" i København, i Maj d. A. henlaa i Wearmouth ved Sunderland paa Englands Østkyst, blev der rettet en Opfordring til Dæksbesætningen ombord i samme om at underskrive en Erklæring, hvorved de udtraadte af Sømændenes herværende Fagforening og, da de vægrede sig derved — i alt Fald indtil de havde skaffet sig nærmere Oplysning herfra — blev det meddelt dem — den 17de Mai —, at de vilde have at forlade Skibet, naar dette, som med den Kulladning, det var i Begreb med at indtage, skulde afgaa til Stettin, paa Veien dertil kom ind paa Københavns Inderrhed, ɔ: Yderhavn, hvorhos Kaptajnen strax telegraferede om at faa ny Dæksbesætning ved Ankomsten hertil.

„Ragnar" kom hertil og gik ind i Yderhavnen den 20de Maj, og meddelte Dæksbesætningen kort efter i Henhold til modtagen Underretning, at den nu var villig til at underskrive en Erklæring som den oven omtalte, men blev det saa tilkendegivet dem, at de ikke mere kunde komme med Skibet, da der allerede var antaget en ny Dæksbesætning, og blev den gamle Dæksbesætning saa afmønstret her den 21de Maj, saaledes at den fik udbetalt Hyre indtil den Dag med, for hvilken de hver for sig kvitterede „med Forbehold", medens det er omstridt, hvorvidt de tidligere havde gjort Indsigelse mod Opsigelsens Gyldighed, hvad de have ladet gøre gældende, men hvad der er bestridt paa den

modsatte Side, og ikke nærmere belyst, men hvad der i alt Fald bliver uden Betydning i nærværende Tilfælde, da det paa Skibets Vegne er erklæret, at den i den Anledning rejste Tvist ønskes afgjort uden noget Hensyn dertil ɔ: som om der var protesteret fra Besætningens Side.

Det er givet, at de til den nævnte Dæksbesætning hørende 8 Mand, nemlig Tømmermand Carl Bjørn Petersen, Matroserne N. B. Nielsen, P. J. Jensen, S. A. Sørensen, I. I. L. Albrechtsen og G. Chr. Petersen samt Letmatroserne N. P. Chr. Jacobsen og H. K. Jensen alle vare blevne forhyrede paa ubestemt Tid og alle paamønstrede „Ragnar" dels i November 1901, dels i April 1902 kun under Henvisning til Søloven uden nogen nærmere Aftale iøvrigt.

De anførte 8 Mand have nu ved i Forening den 3die Juni d. A. at lade nærværende Sag paastævne paastaaet det indstævnte Dampskibsselskab „Skjold" ved dets korresponderende Rheder: Grosserer Ad. Carl dømt til at betale dem hver især 1 Maaneds Tillægshyre, nemlig Tømmermanden 70 Kr., Matros N. B. Nielsen 65 Kr., hver af de øvrige 4 Matroser 60 Kr. og hver af de 2 Letmatroser 45 Kr. eller tilsammen 465 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato foruden Sagens Omkostninger.

Det indstævnte Selskab har, uden at bestride Rigtigheden af de enkelte krævede Beløbs Størrelse, paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, idet det har benægtet, at der overhovedet i det foreliggende Tilfælde skulde kunne blive Tale — som af Sagsøgerne anbragt — om Anvendelse af Sølovens § 92. 1ste Sætning, jfr. med dens § 86. Selskabet har nemlig i saa Henseende gjort gældende, at det er fast Koutume, at Mandskabet i danske Skibe (Dampskibe), naar disse under Forbisejling paa Rejse andetsteds hen gaa ind i dansk Havn — derunder navnlig ogsaa Københavns Yderhavn (Inderrhed) — uden at losse eller lade, kan opsiges dér uden Varsel til Fratrædelse strax uden Tillægshyre, og at saadan Opsigelse til Fratrædelse strax i dansk Havn under Forbisejling i alt Fald med Føje kan ske, naar det, som i nærværende Tilfælde foregaaet, er blevet tilkendegivet Paagældende inden Afsejlingen fra den sidste udenlandske Havn, at Fratrædelse skal ske, og har Selskabet til Oplysning derom fremlagt en Række Erklæringer fra i alt Fald de allerfleste af de herværende større Dampskibsrhederier.

Det maa nu vistnok ogsaa antages, at det navnlig i tidligere Tid har været temmelig almindeligt, at Søfolk, naar danske Skibe paa deres Rejse andetsteds hen under Forbisejling gik ind i dansk Havn, bleve opsagte til Fratrædelse dér uden Varsel, og uden at dette vides da at have fremkaldt Indsigelse eller Krav paa Tillægshyre. Men en saadan Regel ses ikke at kunne bringes i Overensstemmelse med Søloven af 1892 (— jfr. iøvrigt allerede nogle af Bestemmelserne i Lov om Disciplin i Handelsskibe af 23de Februar 1866 —), særlig Forskrifterne i Sølovens §§ 89 til 92, jfr. dens §§ 82 og 86, og navnlig dens § 92, 1ste Afsnit (med de tilhørende Motiver), hvorefter en Sømand — lige saa lidt som han uden i visse særlige Tilfælde kan forlange at forlade Skibet i dansk Havn, hvor Rejsen ikke er endt — kan afskediges der uden enten særlig Hjemmel i Hyrekontrakten eller uden en dertil ham vedkommende berettigende særlig Grund, før Rejsen er endt, med mindre der uden for de særlige anførte Undtagelsestilfælde betales ham den nærmere fastsatte Tillægshyre, — og det kan ikke ved det fremkomne, ganske bortset fra, at de oven omtalte Erklæringer delvis ere ikke lidet uoverensstemmende, siges at være godtgjort, at der efter Sølovens Udkomme har bestaaet eller uddannet sig en dermed ikke stemmende, Skibsmandskabet forpligtende Koutume.

Da der nu ikke i nærværende Tilfælde, som omtalt, havdes nogen særlig Hjemmel i Hyreoverenskomsten for den stedfundne Afskedigelse, og da Sagsøgernes Vægring ved at underskrive den tidligere omtalte Erklæring ikke i og for sig, hvad ej heller er paastaaet, kunde berettige til saadan Afskedigelse til det givne Tidspunkt, med mindre der betaltes Tillægshyre, findes Sagsøgernes Paastand at maatte tages til Følge, saaledes at der betales dem 80 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kjendes for Ret:

Det indstævnte Dampskibsselskab „Skjold“ ved dets korresponderende Rheder; Grosserer Ad. Carl bør til Sagsøgerne: Tømmermand Carl Bjørn Petersen og Matroserne N. B. Nielsen, P. J. Jensen, S. A. Sørensen, I. I. L. Albrechtsen og G. Chr.

Petersen samt Letmatroserne N. P. Chr. Jacobsen og H. K. Jensen betale henholdsvis 70, 65, 60, 60, 60, 60, 45 og 45 Kroner, o: ialt 465 Kr., med Renter deraf 5 % aarlig fra den 3die Juni d. A., til Betaling sker, og 80 Kr i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 66. **Fredrikstad Sjeret:** Barkskib „Gume"s Rederi mod Aktieselskabet „Sitona"s Rederi. — 67. **Norges Høiesteret:** Dampskibet „Algieba"s Rederi og Fører mod Dampskibet „Constance"s Rederi og Fører. — 68. **Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** Tømmermand Carl Bjørn Petersen m. fl. af Dampskibet „Ragnar"s Mandskab mod Dampskibsselskabet „Skjold".*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21	Aargang III	1902

69.

Kongl. Maj.ts Dom den 3 November 1902.

Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun

emot

Rederiaktiebolaget Sverige—Kontinenten äfvensom Aktiebolaget Sjöassurans-kompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean.

Rederiaktiebolaget Sverige—Kontinenten tillhöriga ångfartyget „Rex" grundstötte under frisk vind och disigt väder klockan 1/27 på morgonen den 2 December 1898 vid östra sidan af inseglingsrännan till Trelleborgs hamn. Befälhafvaren å „Rex" påkallade hjelp af Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptuns bergningsångare „Neptun" och „Belos", som lågo med ångan uppe i Trelleborgs hamn. Genom dessa båda ångare med biträde af en bogserångbåt togs „Rex" af grundet och inbogserades klockan omkring 4 eftermiddagen samma dag i Trelleborgs hamn, der vid undersökning befanns att „Rex" icke lidit någon annan skada än någon skamfilning å färgen i bottnen, men icke blifvit läck. Under bergningsarbetetet hade ångaren „Neptun" kommit att svänga, så att akterstäfven huggit mot bottnen, dervid skäddan skadats och maskinen derefter kunnat arbeta endast med sakta fart. Då vinden derefter öfvergått till storm, hade „Neptun" icke kunnat inbogseras i hamnen förr än Söndagen den 4 December klockan 2 förmiddagen. Genom de svåra skador, som derunder uppkommit å „Neptun", hade denna ångare måst under en tid af 7

veckor undergå reparation å mekanisk verkstad. Enär Rederiaktiebolaget icke ville medgifva högre bergarelön än 10,000 kr. uttog Bergnings- och Dykeribolaget stämning till Stockholms Rådstufvurätt å Rederiaktiebolaget och yrkade på uppgifna skäl en ersättning af 60,000 kr. Rådstufvurätten, som ogillade emot så väl befälhafvaren som två styrmän och en maskinist å „Rex" framställda vittnesjäf, bestämde bergarelönen till 25,000 kr. jemte ränta att utgå af ångfartyget „Rex", dess frakt och last men qvittade rättegångskostnaderna. Svea Hofrätt, der Bergningsbolaget fullföljde talan, fastställde Rådstufvurättens beslut i jäfsfrågorna men höjde bergarelönen till 32,000 kronor att jemte ränta utgå på sätt Rådstufvurätten stadgat; och förpligtades Rederiaktiebolaget samt Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean, hvilka sednare redan vid Rådstufvurätten anmält sig såsom mellankommande parter och gjort ett med Rederiaktiebolaget, att en för alla och alla för en, Rederiaktiebolaget dock allenast med fartyg, frakt och last, ersätta Bergningsbolaget dess rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med 2,300 kronor.

Å ömse sidor fullföljdes talan hos Kongl. Maj.t dervid Bergningsbolaget tillika anförde besvär emot Hofrättens beslut rörande fullgörandet af Hofrättens Dom.

Kongl. Maj.t lemnade utan afseende nämnda besvär och fann beträffande jäfsfrågorna ej skäl att göra ändring i Hofrättens Dom. Vidkommande sjelfva saken förpligtades Rederiaktiebolaget att med Ångfartyget „Rex", dess frakt och last i bergarelön utgifva 40,000 kr. jemte ränta derå enligt den af domstolarne bestämda grund.

Med ändring af Hofrättens Dom blef Rederiaktiebolaget ålagdt att jemte Sjöassuranskompaniet och bolaget Ocean, en för alla och alla för en, gälda vederpartens rättegångskostnad vid Rådstufvurätten med det af Hofrätten stadagade beloppet.

Ångfartyget „Rex", tillhörigt Rederiaktiebolaget Sverige—Kontinenten och fördt af Kaptenen i Kongl. Flottan Friherre Axel Adolf Carlsson Hermelin, grundstötte på resa från Sassnitz till Trelleborg Fredagen den 2 December 1898 omkring klockan $^1/_2 7$ på morgonen å östra sidan af inseglingsrännan till Trelleborgs hamn nära inloppet till denna.

Fartyget blef dervid qvarstående på grundet, hvilande på detta från förstäfven till strax akter om kommandobryggan. Vid tillfället var frisk sydvestlig vind och disigt väder rådande och fartyget var på nämnda plats utsatt för alla vindar från ost nordost sydvart hän till nord nordvest, men i följd af kustens långgrunda beskaffenhet hade dock någon större sjögång icke kunnat uppkomma. Sedan Kaptenen Friherre Hermelin ropat an folk i land och fått ut bogserbåten „Flink", hade med denna ilandförts post, passagerare och resgods. Friherre Hermelin, som medföljt bogserbåten in till Trelleborg, der Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun tillhöriga bergningsångarne fartygen „Nep-

tun", fördt af Kaptenen J. W. Wright, och „Belos" under befäl af Kaptenen K. E. S. Höggren, lågo förtöjda med ångan upp. Mellan Friherre Hermelin och Kaptenen Wright hade dervid öfverenskommits, at bolaget Neptun skulle söka berga „Rex" och dess last äfvensom att alla tvister, som kunde uppstå rörande bergarelön, skulle anhängiggöras och afdömas af Stockholms Rådstufvurätt eller genom kompromiss. Kaptenen Wright hade derpå med ångaren „Neptun" afgått till strandningsstället och anländt dit klockan 8,15 förmiddagen. I enlighet med Friherre Hermelins önskan hade „Neptun" ankrat i sydvestlig riktning från „Rex", hvarefter med tillhjelp af bogserbåten „Flink", som af Wright anlitades att biträda, en niotums kabel förts från „Rex" til „Neptun" och fastgjorts å dess styrbords låring, samt en tiotums manillakabel förts från „Rex" till „Neptun" och fastgjorts akterut å sist nämnda fartyg. Sedan båda kablarna styfhalats, den förra från „Neptun" och den senare från „Rex", hade „Neptun"s maskin arbetat för back, jemte det hyfvats å kablar och ankarkettingar. Då det icke lyckades att taga „Rex" loss från grundet, hade på Wright förslag biträde af „Belos" påkallats. Efter det denna ångare utgått samt klockan 10,30 förmiddagen förankrats och förtöjts innanför vestra hamnpiren, blef med tillhjelp af bogserbåten „Flink" en tolftums manillakabel utförd från „Belos" och fastgjord förut från „Rex". Omförmälda trossar äfvensom en från „Rex" till vestra pirhufvudet utlagd wirerope tross styfhalades, hvarpå såväl „Neptun"s som „Belos"s maskiner sattes i gång framåt under det att samtidigt hyfvats på „Neptun"s ankarkettingar og „Rex"s maskin arbetat back. Genom dessa åtgärder med tillhjelp af „Rex"s och bergningsfartygens ångvinschar drogs „Rex" omkring klockan 4 eftermiddagen bakåt från grundet och kom flott, hvarpå dess för, genom att „Belos" gick framåt, fördes ut i inseglingsrännan. Sedan kablarne derefter losskastats, ingick „Rex" med egen maskin i Trelleborgs hamn, der „Rex" vid undersökning befanns ej hafva lidit annan skada än någon skamfilning å fartygen i bottnen, men icke blifvit läck.

Under bergningsarbetet hade „Neptun" kommit att svänga med aktern åt vestra sidan af inseglingsrännan så att akterstäfven huggit mot bottnen, dervid skäddan skadats och maskinen derefter kunnat arbeta endast med sakta fart. Sedan kablarne losskastats, hade „Neptun" svängt vindrätt och börjat hugga hårdt mot stenarne i bottnen samt, efter mislyckade försök att samma

dag införa fartyget i hamnen i följd af att vinden öfvergått till nord-nordvest och ökat till storm, drifvits ned till östra sidan af farleden, der fartyget med akterstäfven huggit mot stenarne, så att roderstocken bräckts och andra svårare skador uppkommit, hvarpå „Neptun“ blifvit qvarliggande på platsen till Söndagen den 4 December, då den klockan 2 förmiddagen inbogserades i hamnen.

Då Rederibolaget medgaf högst 10,000 kr. i bergarelön, uttog Bergnings- och Dykeribolaget*) stämning till Stockholms Rådstufvurätt och yrkade, att då detsamma med sina fartyg „Neptun“ och „Belos“ under särdeles svåra väderleksförhållanden genom ett synnerligt kraftigt samt med insikt och drift utfördt bergningsarbete, hvarvid „Rex“ och dess besättning i endast obetydlig mån biträdt, tagit „Rex“, som å strandningsstället varit utsatt för stor fara, af grundet och förhjelpt nämnda ångfartyg att inkomma i Trelleborgs hamn på eftermiddagen samma dag strandningen inträffat samt således bergat fartyget, hvilket eljest skulle hafva måst qvarstå å grundet åtminstone till den 4 berörda December och under den tilltagande stormen, — som på natten till den 3 i samma månad öfvergått till orkan —, och den ökade sjögången skulle hafva tagit svår skada;

då bergningsångaren „Neptun“ dels mot slutet af bergningsarbetet erhållit skada å sin skädda, dels, enär ångaren efter „Rex“s losstagning, icke oaktadt värkställda försök kunnat i anseende till „Neptun“s läge samt den ökade stormen och sjögången införas i Trelleborgs hamn förr än den 4 December på morgonen, under tiden drifvit upp först mot vestra banken vid inseglingsrännan och derefter mot den östra, hvarvid ångaren jemte andra skador fått roderstången afbräckt och alla propellerbladen skadade samt ångaren blifvit läck, och till afhjelpande af de sålunda erhållna skadorna måst under en tid af omkring sju veckor vid Kockums mekaniska verkstad i Malmö undergå reparation för en kostnad af 8,275 kronor 85 öre;

samt då Bergningsbolaget till följd af ifrågavarande bergning och „Neptun“s deraf föranledda haveri måst vidkännas ytterligare utgifter till belopp af tillhopa 7,355 kronor 32 öre, hvartill komme att Bergningsbolaget, intill dess „Neptun“s skador blifvit afhjelpta, varit urståndsatt att med detta fartyg utföra något bergningsarbete och sålunda gått miste om påräknad afkastning af fartyget;

*) kallas vidare i referatet endast Bergningsbolaget.

Rederiaktiebolaget måtte förpligtas att med ångfartyget „Rex“, dess frakt och last till Bergningsbolaget i bergarelön utgifva 60,000 kronor jemte ränta samt ersätta Bergningsbolaget dess rättegångskostnad.

Sedan under sakens handläggning vid Rådstufvurätten Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean i egenskap af försäkringsgifvare för ångfartyget „Rex“ anmält sig såsom mellankommande parter och gjort ett med Rederiaktiebolaget; sökte detta bolag och medparter, med Stockholms Rådstufvurätts tillåtelse, att få vid Rådstufvurätten i Trelleborg såsom vittne höra „Rex“s kapten Friherre Hermelin, men Bergningsbolaget anförde mot honom såsom jäf att han af sakens utgång kunde vänta nytta eller skada; enär han egde att af Rederiaktiebolaget uppbära förutom lön jemväl tantième samt, derest det visades att han genom vårdslöshet eller försummelse varit vållande till ifrågavarande sjöolycka, kunde blifvit skyldig att härför gälda skadestånd. Rådstufvurätten i Trelleborg stadgade att Friherre Hermelin finge såsom vittne i saken höras, Stockholms Rådstufvurätt dock obetaget att sedermera, då dom i saken skulle meddelas, pröfva verkan af Friherre Hermelins vittnesmål.

Efter det under sakens vidare handläggning vid Stockholms Rådstufvurätt vittnesförhör åter påkallats af Rederiaktiebolaget och dess medparter samt Bergningsbolaget vidhållit sin omförmälda jäfsanmärkning, meddelade Rådstufvurätten deröfver beslut och, enär mot den å Rederiaktiebolagets sida förebragta utredning icke kunde anses styrkt att Friherre Hermelin kunde vänta nytta eller skada af sakens utgång, ogillades jäfsanmärkningen samt tilläts det begärda vittnesförhöret.

Sedan Styrmännen Gustaf Theodor Lysander och Edvard Gilius Pettersson samt Förste Maskinisten Emil Fabian Gohde, hvilka vid ångfartyget „Rex“s strandning varit anställde å nämnda fartyg, på begäran af Rederiaktiebolaget och dess medparter, blifvit vid Rådstufvurätten i Trelleborg såsom vittnen i saken afhörda samt sistsagda parter vid Stockholms Rådstufvurätt anhållit om ytterligare vittnesförhör med Lysander, anmärkte Bergningsbolaget, att Friherre Hermelin med tillhjelp af, bland andra, Lysander, Pettersson och Gohde, utan Bergningsbolagets medgifvande och utan att säkerhet för bergarelönen blifvit ställd, fört ångfartyget „Rex“ från Trelleborg, dit det efter bergningen införts, samt, derest bergarelön ej kunde utgå ur fartyget, —

hvilket då mera den 27 Februari 1900 strandat i utländskt farvatten och blifvit vrak, — och dess frakt, det ålåge Friherre Hermelin, Lysander, Pettersson och Gohde att ansvara för betalningen af den del af bergarelönen, som icke kunde utgå ur fartyget och dess frakt; och då de i anseende härtill kunde af sakens utgång vänta nytta eller skada yrkade Bergningsbolaget att vid sakens afgörande afseende icke måtte fästas å de af dem aflagde vittnesmål samt bestred att någon af dem vidare finge såsom vittne i saken höras.

Rådstufvurätten ogillade den mot Lysander framställda jäfsanmärkningen då icke vore styrkt att Lysander af sakens utgång kunde vänta nytta eller skada.

Sedan Bergningsbolaget under rättegången yrkat att Rederiaktiebolaget och dess medparter måtte förpligtas att en för alla och alla för en till Bergningbolaget utgifva ersättning för rättegångskostnaden, Rederiaktiebolaget såväl med fartyg, frakt och last som ock med bolagets öfriga egendom, meddelade Rådstufvurätten Dom den 12 Juli 1900, deruti ogillades den mot Friherre Hermelin, Pettersson och Gohde framställda jäfsanmärkningen, enär det icke blifvit styrkt att dessa kunde af sakens utgång vänta nytta eller skada samt beträffande sjelfva saken omförmäldes hvad vid bergningen förekommit och här förut uppgifvits samt vidare yttrades: Enär Bergningsbolaget genom det vid ifrågavarande strandningstillfälle åt ångfartyget „Rex“ lemnade biträde måste anses hafva bergat fartyget, och sagde bolag förty vore berättigadt att af det bergade undfå bergarelön, samt vidkommande de omständigheter, hvilka jemlikt 225 § Sjölagen borde vid bergarelönens bestämmande i synnerhet beaktas, det af hvad ofvan blifvit anmärkt och eljest i saken förekommit framginge att ångfartyget „Rex“ med hänsyn till strandningsställets läge ej var utsatt för synnerlig fara, men dock i följd af den under aftonen och natten efter strandningen ökade stormen, som öfvergått till vestlig och vest-nordvestlig, kunnat erhålla svårare skador; att fartyget ej var öfvergifvet af besättningen; att besättningen biträdt vid bergningen och att denna i väsentlig grad underlättats af fartygets egna hjelpmedel; att det ena af Bergningsbolaget vid bergningen använda fartyg lidit betydlig skada, men att någon fara för bergarnes lif eller helsa icke förefunnits; att bergningsarbetet, som ej kunde anses hafva kräft synnerlig möda, upptagit en tid af allenast omkring åtta timmar; att bergningen verkstälts med användande af två för sådant ändamål

särskildt utrustade fartyg, hvilkas bokförda värde uppgått till sammanlagdt 608,337 kronor 80 öre och hvilkas besättning utgjort, utom befälhafvarne, tillsammans 34 man, hvarjemte en bogserbåt med besättning af „Neptun"s befälhafvare anlitats att biträda; att Bergningsbolaget i anledning af bergningen fått vidkännas utöfver bergningsfartygens driftkostnad för den tid, som åtgått för bergningen, jemväl kostnader för biträde af bogserbåten och reparation af de å ångfartyget „Neptun" uppkomna skadorna med mera; samt att det bergade fartygets värde uppgått till minst 414,000 kronor;

altså pröfvade Rådstufvurätten skäligt bestämma bergarelön för ifrågavarande bergning till 25,000 kronor; i följd hvaraf Rederiaktiebolaget förpligtades att til Bergningsbolaget med fartyg, frakt och last utgifva detta belopp 25,000 kronor, jemte 5 procent årlig ränta deraf från stämningsdagen den 25 Januari 1899 till dess betalning komme att ske; och skulle med hänsyn till sakens beskaffenhet och utgång Bergningsbolaget sjelft vidkännas sina deraf använda kostnader.

Bergningsbolaget fullföljde efter vad talan i Svea Hofrätt, vidhöll och utvecklade sina jäfsanmärkningar mot Friherre Hermelin, Styrmännen Lysander och Pettersson samt Maskinisten Gohde. Beträffande bergningsersättningen yrkade bolaget att denna måtte bestämmas till det högre belopp, hvartill bolaget kunde pröfvas vara berättigadt. Derjemte fordrades ersättning för rättegångskostnaden enär Bergningsbolaget icke utan rättegång kunnat få bergarelönen bestämd till högre belopp än den allt för låga summa Rederibolaget erbjudit.

Efter det Rederibolaget och dess medparter bestridt Bergningsbolagets talan samt fordrat ersättning för sin talans bevakande, gaf Hofrätten dom den 24 Maj 1901, deruti Hofrätten, utan afseende å hvad Bergningsbolaget i Hofrätten ytterligare anfört, fann ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens ofvan berörda under rättegången meddelade beslut eller i Rådstufvurättens dom, i hvad derigenom de af Bergningsbolaget framställda jäfsanmärkningar ogillats.

Vidkommande sjelfva saken utlät sig Hofrätten — att med afseende å hvad i saken förekommit och särskildt med hänsyn dertill att i följd af bergningsångaren „Neptun"s af bergningen föranledda haveri och den reparation å ångaren, som härigenom blifvit nödvändig, icke allenast stora kostnader tillskyndats Bergningsbolaget utan äfven ångarens användning för bergningsföretag

under en tid af minst sju veckor omöjliggjorts, hvarigenom betydlig förlust finge antagas hafva tillskyndats Bergningsbolaget, — Hofrätten pröfvade skäligt på det sätt ändra Rådstufvurättens dom i hufvudsaken, att bergarelönen bestämdes till 32,000 kronor, till följd hvaraf Rederiaktiebolaget förpligtades att, utöfver af Rådstufvurätten utdömda 25,000 kronor, till Bergningsbolaget med ångfattyget „Rex", dess frakt och last utgifva ytterligare 7,000 kronor jemte ränta derå enligt den Rådstufvurätten stadgade grund;

samt att, med ändring af Rådstufvurättens dom jemväl i fråga om rättegångskostnaderna, Rederiaktiebolaget samt Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean förpligtades att, en för alla och alla för en, Rederiaktiebolaget dock allenast med fartyg, frakt och last, ersätta Bergningsbolaget dess rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med 2,300 kronor; hvaremot Rederiaktiebolaget och dess medparter sjelfve skulle vidkännas sina utgifter å saken i Hofrätten.

Efter det parterne å ömse sidor i Hofrätten anmält missnöje mot dess Dom, fullföljdes talan hos Kongl. Maj.t dervid Bergningsbolaget yrkade att jäfsanmärkningarna måtte gillas, att bergarelönen måtte utgå med högre belopp än Hofrätten bestämt, samt att Rederiaktiebolaget måtte åläggas betala rättegångskostnaderna äfven med sina öfriga tillgångar och jemte sina medparter till det belopp som fordrats vid Rådstufvurätten.

Rederiaktiebolaget och dess medparter yrkade deremot att Rådstufvurättens dom måtte gillas och ersättning för rättegångskostnaderna i Hofrätten varda dem tillerkända. Särskildt yrkade Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean att. äfven om Hofrättens dom fastställdes, de måtte varda befriade från att utgifva rättegångskostnaderna.

Bergningsbolaget anförde tillika besvär deröfver att Hofrätten i särskildt beslut ålagt allenast Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean att nedsätta rättegångskostnaden för fullföljd af talan samt att Hofrätten uti ett sednare afsagdt beslut ogillat Bergningsbolagets anmärkning att Rederiaktiebolaget icke medelst nedsättning fullgjort Hofrättens dom för rätt att fullfölja talan hos Kongl. Maj.t.

Efter det Nedre Revisionen afgifvit underdånigt betänkande, föredrogs saken i Högsta Domstolen, som lemnade de af Bergningsbolaget anförda besvären utan afseende och fann, beträffande jäfsfrågorna ej skäl att göra ändring i Hofrättens dom.

Hvad anginge hufvudsaken pröfvade Högsta Domstolens fleste ledamöter skäligt på det sätt ändra Hofrättens dom, att Rederiaktiebolaget förpligtades med ångfartyget „Rex", dess frakt och last i bergarelön till Bergningsbolaget utgifva 40,000 kronor jemte ränta derå enligt den af domstolarna bestämda grund.

Beträffande rättegångskostnaderna blef, enligt Nedre Revisionens hemställan, med ändring af Hofrättens dom Rederiaktiebolaget förpligtadt att jemte Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean, en för alla och alla för en, gälda vederpartens rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med det af Hofrätten stadgade beloppet.

I hvad anginge sjelfva saken vore Justitieråden *Norberg* och *Quensel* skiljaktige och, på sätt Nedre Revisionen föreslagit, pröfvade rättvist fastställa Hofrättens Dom.

70.

Drammens Sjøret den 22de Juli 1902.

Skibsfører C. H. Hansen
(Overrretssagf. L. Bühring)

mod

Aktieselskabet Ishavet og H. C. Larsen.
(Adv. E. Stenersen.)

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 60* om, at Rederen skal gjøre sine Udsættelser ved Skibsførerens Regnskaber inden 6 Maaneder fra dets Modtagelse, saaledes at der ikke senere kan gjøres Indsigelse mod Regnskabet, medmindre Svig eller Regnefeil oplyses, forudsætter at Regnskabet har været Rederen forelagt i en saadan Form, at det postvis kan eftersees og kontrolleres.

Ved Sjøretsstævning af 20de November 1901 har Skibsfører C. H. Hansen som forhenværende Fører af det Aktieselskabet „Ishavet" tilhørende Skonnertskib „Bos" sagsøgt nævnte Aktieselskab samt dets Disponent H. C. Larsen og efter at Forligsmægling af Retten forgjæves var prøvet, nedlagt Paastand paa,

at de Indstævnte *in solidum* tilpligtes at erlægge til ham hans formentlige Tilgodehavende hos „Bos"s Rederi — Aktieselskabet Ishavet — daterende sig fra hans Førerskab af Skibet „Bos" Kr. 981.60 med Renter og Sagsomkostninger.

Citanten fremlagde ved Saggivelsen sin Regnskabsbog, af hvilken det sees at fremgaa, at det her omhandlede Mellemværende skriver sig fra Aarene 1899 og 1900 og udvisende en Slutningssaldo af Kr. 1121.85 i hans Favør, samt videre en Regning, der foruden denne Saldo (opført i 2 Poster Kr. 771.63 og 355.22) indeholder nogle andre Poster, saaledes at Fordringen i det hele bliver Kr. 1381.60, hvorfra gaar Kr. 400.00, der er afbetalt af Rederiet, saaledes at Retskravet — som oven nævnt — er Kr. 981.60.

Videre paaberaaber Citanten sig ved Saggivelsen Sjølovens § 60 og vedbliver hermed under den hele Procedure, idet han mener, at der ingen Indsigelser kan fremsættes mod Kravet, medmindre den bygges paa Svig eller Regnefeil. Dette Spørgsmaal, hvis Afgjørelse under enhver Omstændighed vil have en hovedsagelig Betydning for Sagens Udfald, findes bekvemmest at burde behandles først, idet det af dets Udfald vil afhænge, hvorvidt og i hvilken Udstrækning noget Hensyn kan blive at tage til de fra Indstævntes Side fremsatte postvise Indvendinger mod det fremlagte Regnskab. Saadanne er nemlig af Indstævnte fremsat — uden at der fra den Side gaaes noget nærmere ind paa Spørgsmaalet om Sjølovens § 60. — Forsaavidt Disponent H. C. Larsen angaar, er han paastaaet frifunden, hvorom nedenfor, hvorimod Aktieselsk. Ishavet paastaar sig frifundet mod at betale Kr. 359.13 samt sig tilkjendt Forsvarsomkostninger. Dette Beløb er senere ændret til Kr. 380.08, ligesom der *in subsidium* paastaaes Dom for ethvert Beløb under det af Citanten paastaaede.

Det Punkt i Sjølovens § 60, som det gjælder, er da følgende: „Rederen har at gjøre sine Udsættelser ved Regnskabet inden 6 Maaneder efter dets Modtagelse"; og dette slutter sig umiddelbart til det foregaaende Punktum: „Regnskab pligter Skibsføreren at aflægge for hver Reise . . ." — med andre Ord det maa her være ment almindeligt Regnskab over Skibets Indtægter og Udgifter — blandt de sidste ogsaa de Beløb eller Poster, der vedrører Kapteinen eller Føreren som hans personlige Debet eller Kredit — saaledes f. Ex. hans Løn som Fører, Caplake, etc. Thi nogen Sondring er af Loven ikke opstillet

mellem Skibsregnskaber og Skipperens „egen Conto", ligesom de Hensyn, der har dikteret Bestemmelsen i lige Grad gjør sig gjældende for enhver Art af Regnskab mellem Reder og Skipper. Det hele Mellemværende mellem disse er med andre Ord underkastet den præskriberende Bestemmelse i § 60.

Men Forudsætningen for denne Bestemmelses Anvendelse er videre naturligen den, at Rederen har faaet Adgang til at se og gjennemgaa Regnskabet, hvorfor dette maa være forelagt i en saadan Form, at det postvis kan eftersees og kontrolleres; thi først da har jo Rederen været istand til at gjøre sine „Udsættelser" ved Regnskabet og først naar saa er Tilfældet, kan 6 Maaneders Fristen begynde at løbe.

Nu skal det da mærkes, at den ved Incaminationen fremlagte Regnskabsbog ikke kan sees at have været Rederiet ihænde før efter Sagsanlægget; den indeholder paa Pag. 26 — 7 Citantens personlige Regnskab med Indstævnte, og det er fra Slutningssaldoen Kr. 1121.85 Citanten gaar ud under Beregningen af sit formentlige Tilgodehavende.

Og det sees nu fra de Indstævntes Side antydet, at denne egne Konto ikke har været indsendt eller fremlagt før nu, ligesom det anføres, at den Ting at „konstruere" Citantens „egen Konto" efter de fremkomne „Skibsregnskaber" maa være uberørt af Bestemmelsen i Sjølovens § 60.

Men i ethvert Fald skal man fastholde at den Omstændighed, at Regnskabsbogen først nu fremlægges, ingen selvstændig Betydning kan faa; thi det sees, at Citanten dog har oversendt Indstævnte løse Regnskaber. Med disses Indlæg af 12te Februar 1902 er der nemlig fremlagt 3 Regnskaber eller Kontokuranter — den ene dateret $^{2}/_{9}$ 1899, det andet $^{8}/_{11}$ 1899 og det tredie 21de Februar 1901, ligesom Citanten i sit Indlæg af $^{29}/_{3}$ 1902 uimodsagt anfører, at „Citanten har indsendt til Rederiet Afskrift af Regnskabsbogens Pag. 18 og 19 som Opgjør for 1900 aldeles paa samme Maade, som det af Modpartens Bilag 4 til hans Indlæg af 12te Februar 1902 viser sig, at Citanten har gjort for Aaret 1899." Alligevel vil dog Anvendelsen af Sjøfartslovens § 60 absolut strande derpaa, at det af disse Regnskaber ikke har kunnet lade sig gjøre for Rederiet at komme til Resultatet i Detaljen med Hensyn til Mellemværendet; de viser blandt andet samtlige Saldi i Citantens Debet, se f. Ex. den paa Regnskabet af $^{8}/_{11}$ 1899 opførte „egen Konto med Skonnertskib „Bos" i Aar 1899," ligesom der i den nu fremlagte Regnskabsbog Pag. 26 — 7 findes Poster, der ikke

kan findes at have noget tilsvarende i de til Rederiet indsendte Regnskaber. Nogen mere specificeret Gjennemgaaelse heraf finder man ufornøden og skal kun som Resultat forsaavidt fastslaa, at Indstævnte under disse Omstændigheder maa have lovlig Adgang til, som skeet, at gjøre enhver Indvending mod Regnskabet, han finder at maatte fremkomme med, uden at da nogen Sondring mellem Regnefeil (Feilposteringer) eller andre Feil faar nogen Interesse.

Man faar da at behandle de af Indstævnte postvis gjorte Bemærkninger mod Citantens Krav, idet man herunder kun nærmere vil indgaa paa de Punkter, hvor Citanten har gjort Modsigelser i Realiteten.*)

Man opsummerer her Resultatet:

Paastandsbeløbet er			Kr.	981.60
Herfra gaar som Fradrag:				
Post 2	Kr.	149.20		
— 3	„	44.49		
— 5	„	1.63		
— 6	„	103.06		
— 7	„	1.50		
— 10	„	80.00		
			÷ „	379.88
		udgjør	Kr.	601.72
Hertil kommer som Tillæg:				
Post 11	Kr.	8.95		
— 12	„	0.18		
			= „	9.13
		udgjør	Kr.	610.85,

hvilket Beløb bliver saaledes at tilkjende Citanten.

Naar denne har nedlagt Paastand ogsaa mod Ishavets Disponent, H. C. Larsen personlig, er det for det Tilfælde, han som saadan har udbetalt noget til Aktionærerne før samtlige Fordringshavere var dækkede, altsaa *in subsidium*, forsaavidt Selskabet ikke skulde kunne betale. Det er jo ogsaa vistnok saa, at et Selskabs Disponent i saadanne Tilfælde bliver personlig ansvarlig, forsaavidt Betingelserne for personligt Ansvar forøvrig fore-

*) Disse Bemærkninger udelades, da de savner almen Interesse.

ligger. Men Forudsætningen for et saadant Ansvar saavelsom for at fælde Disponenten er overalt den, at Selskabet ikke kan dække den paagjældende Fordring og at dette er en Følge af Disponentens Adfærd. *In casu* er imidlertid overhovedet intet herom oplyst og er der saaledes her ikke Adgang til at tage Citantens Paastand, forsaavidt angaar H. C. Larsen, til Følge. Denne maa blive at frifinde for Tiden, idet det er et aabentstaaende Spørgsmaal, hvorvidt og i hvilken Udstrækning han har noget Ansvar overfor Citanten.

Hvad Omkostningerne angaar, da findes disse at burde hæves. Det kan jo vistnok siges, at Indstævntes Rederi ved at stille sig mere imødekommende, end det kan sees at være gjort, kunde have bevirket en Ordning i Mindelighed, hvorved det var blevet unødvendigt at forelægge dette Regnskab for Sjøretten. Men paa den anden Side kan man ikke se bort fra, at Citantens Regnskaber har været ikke lidet mangelfulde, ligesom Indstævnte ved Sagens Incamination i Retten tilbød at erlægge et Beløb henved saa stort som det, Citanten nu faar sig tilkjendt. Man skal samtidig bemærke, at Indstævnte af denne sidste Grund ikke kan undgaa at betale Renter.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Disponent H. C. Larsen bør for Citanten, Skibsfører C. H. Hansens Tiltale i denne Sag for Tiden fri at være. Indstævnte, Aktieselskabet Ishavet, bør til Citanten, Skibsfører C. H. Hansen udrede Kr. 610.85 — sex Hundrede og ti $^{85}/_{100}$ Kroner — med 4 — fire — Procent Renter deraf fra 7de December 1901 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger hæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens lovlige Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Evensen. *Oluf M. Olsen.* *J. Hannevig.*

71.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 29de Oktbr. 1902.

Matroserne I. C. Rasmussen, Oluf Nielsen og Niels Jørgen Rasmussen
(Overretssagf. Lachmann)

mod

Dampskibsselskabet „Baltic".
(Overretssagf. Axel Damm).

En Matros, som afskediges uden lovlig Grund, mister ikke Retten til en Maaneds Tillægshyre *efter Sølovens § 92, jfr. § 86,* derved, at han ikke gjør Indsigelse ved Opsigelsen eller Afmønstringen, naar han tager nødvendigt Forbehold ved Afregningen.

Efter hvad der er givet under nærværende Sag, opsagde Kaptajnen paa Dampskibet „Livonia" den 21de Juni d. A., medens Skibet lastede Træ ved Himango i Finland for at afgaa dermed til Holland, Dæksbesætningen til Fratrædelse her under Skibets Forbisejling, og overensstemmende dermed blev Dæksbesætningen, da Skibet gik her ind i Yderhavnen uden at losse, afmønstret den 27de Juni og fik udbetalt Hyre indtil da gennem Forhyringsagenten den 28de Juni, samme Dag som Skibet afgik videre herfra. Ved Opsigelsen var der ikke anført nogen Grund til samme.

Under nærværende Sag have nu de til den nævnte Dæksbesætning hørende 3 Matroser I. C. Rasmussen, Oluf Nielsen og Niels Jørgen Rasmussen under ét — hvorimod der ikke er rejst Indsigelse, og hvilket findes at kunne tilstedes, — paastaaet „Livonia"s Ejere: Dampskibsselskabet „Baltic" ved dettes korresponderende Rhedere: Firmaet Theo Koch & Co. tilpligtede i Henhold til Søloven at betale dem hver især én Maaneds Tillægshyre med 60 Kr., ɔ: 180 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 27de August d. A. foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Medens de Indstævnte, uden at bestride Rigtigheden af Beregningen af de fordrede Hyrebeløb, oprindelig støttede deres Frifindelsespaastand dels paa at den skete Opsigelse uden Grund til det angivne Tidspunkt i og for sig var berettiget, dels paa

at der i alt Fald forelaa tilstrækkelig fyldestgjørende Grunde dertil for hver af de 3 Sagsøgeres Vedkommende, have de derimod senere, uden at frafalde Rigtigheden af deres Anbringender i saa Henseende — hvis Rigtighed Sagsøgerne derimod have bestridt —, opgivet at gøre disse Indsigelser gældende og indskrænket sig til at støtte deres fornævnte Paastand paa, at Sagsøgerne maa siges selv at have anerkendt Opsigelsens Berettigelse ved ikke at fremsætte nogen Indsigelse mod samme eller noget Krav paa Tillægshyre før efter Afmønstringen og Skibets Afsejling, nemlig først ved Hyrens Udbetaling og Matros Nielsen endog først efter den Tid.

Imod de Indstævntes Benægtelse er det nu heller ikke godtgjort, at Sagsøgerne havde fremsat nogen egentlig Indsigelse mod den stedfundne Opsigelse, eller noget Krav paa Tillægshyre i den Anledning før, som anført, efter Afmønstringen og før deres Hyres Udbetaling ved Forhyringsagenten, men dette kan heller ikke erkendes, som af de Indstævnte forment, for at have været nødvendigt, hvorved bemærkes, at Sagsøgerne, om hvilke det ikke er paastaaet, at de tidligere ligefrem havde erkendt, at de havde noget yderligere Krav, end ikke ses at have været tilstede ved eller underrettede om Tiden for Afmønstringen, medens Hyrens Udbetaling netop skete ved Forhyringsagenten paa Kaptajnens Vegne. Ved denne Lejlighed opfordredes de derhos netop til ved deres Kvittering i deres Afregningsbøger at erkende Opgørelsens Rigtighed, men, medens Matros Nielsen ogsaa ses at have gjort dette uden videre og derved — i Mangel af anden Oplysning — maa antages at have mistet Retten til derefter at rejse noget Krav, findes de to Matroser Rasmussen derimod ved kun at underskrive Erkendelsen af Afregningens Rigtighed, som sket: „med Forbehold", baade betids og paa behørig Maade at have reserveret sig deres Ret til det nu af dem rejste Krav. Som Følge deraf findes de Indstævnte at burde tilsvare disse to Matroser hver 60 Kr. med Renter, medens de ville være at frifinde for Matros Nielsens Tiltale. Medens de to første Matroser i og for sig kunne gøre Fordring paa Sagsomkostninger, vilde Matros Nielsen omvendt have at tilsvare saadanne efter Sagens Udfald, men, da de alle tre have anlagt Sagen under ét, ville Omkostningerne som Følge deraf være at ophæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Dampskibsselskabet „Baltic“ ved Firmaet Theo Koch & Co. bør til hver af Sagsøgerne: Matroserne I. C. Rasmussen og Niels Jørgen Rasmussen betale 60 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 27de August d. A., til Betaling sker, men derimod for Tiltale af Sagsøgeren: Matros Oluf Nielsen fri at være. Sagens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 69. Kongl. Maj.t: Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun emot Rederiaktiebolaget Sverige—Kontinenten äfvensom Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean. — 70. Drammens Sjøret: Skibsfører C. H. Hansen mod Aktieselskabet Ishavet og H. C. Larsen. — 71. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Matroserne I. C. Rasmussen, Oluf Nielsen og Niels Jørgen Rasmussen mod Dampskibsselskabet „Baltic“.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang III	1902

72.

Kongl. Maj.ts Dom den 14 November 1902

emellan

Rederiaktiebolaget Helsingborg

och

Befälhafvaren å Skonerten „Arvid" N. P. Christiansson i Arildsläge.

Skonerten „Arvid" sammanstötte under rådande tjocka den 4 Juni 1898 klockan omkring 2,30 på morgonen å Ölands ostkust med det Rederiaktiebolaget Helsingborg tillhöriga ångfartyget „Eldorado". Skonerten blef härvid skadad i bogen och måste af ångaren inbogseras till Oskarshamn för undergående af reparation. Befälhafvaren å „Arvid" uttog sedermera stämning å Rederiaktiebolaget till Rådstufvurätten i Helsingborg och yrkade ersättning för den genom ombordläggningen å skonerten uppkomna skadan och dermed förenade kostnader med tillsammans 13,722 kr. 31 öre, hvaremot Rederiaktiebolaget uti genstämning påstod att då befälhafvaren å skonerten sjelf varit vållande till sammanstötningen, honom måtte åläggas utgifva 2,000 kr. för inbergandet af skonerten och lasten äfvensom ersättning för dermed hafde utgifter.

Rådstufvurätten ansåg fårtygsammanstötningen vara orsakad genom sådant vållande å hvardera sidan, att fartygen borde draga „Eldorado" $^2/_3$-delar och „Arvid" $^1/_3$-del af de derigenom uppkomna skador och kostnader; i följd

hvaraf och då bolaget icke förmått styrka att „Eldorado“ vid olyckstillfället tagit någon skada eller ett dess rederi åsamkats kostnad samt lagligen icke vara berättigadt till någon godtgörelse för bogseringen, Rederiaktiebolaget förpligtades att så långt „Eldorado“ och frakten under resan försloge till skonertens befälhafvare utgifva $^2/_3$-delar af den utaf Rådstufvurätten på anförda skäl bestämnda summa med 3257 kronor 59 öre jemte ränta. Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, der båda parterne sökte ändring, fann dem icke hafva å någondera sidan anfört skäl, ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag; och Kongl. Maj.t, der Rederiaktiebolaget fullföljde talan, fastställde det slut, hvartill domstolarne i saken kommit.

Skonerten „Arvid“, förd af N. P. Christiansson var den 4 Juni 1898 stadd på resa från Söderhamn med last af trä, då klockan omkring 2,30 på morgonen söder om Kapelluddens fyr å Ölands ostkust skonerten under rådande tjocka sammanstötte med det Rederiaktiebolaget Helsingborg tillhöriga ångfartyget „Eldorado“, som under befäl af Kaptenen J. W. Schreil var på väg från Swinemünde till Sundsvall i barlast. „Arvid“ blef härvid skadad i bogen och måste af „Eldorado“ inbogseras till Oskarshamn för att undergå reparation. Den 28 Juli var reparationen fullbordad och lasten, som före reparationen utlossats, åter instufvad; hvarefter resan kunde fortsättas. Ångaren deremot afgick omedelbart från Oskarshamn till bestämmelseorten.

I November 1898 instämde Christiansson Rederiaktiebolaget till Rådstufvurätten i Helsingborg med yrkande att som ombordläggningen vållats genom felaktig manövrering å „Eldorado“s sida, Rederiaktiebolaget måtte dömas skyldigt att med „Eldorado“ och dess frakt till Christiansson i hans egenskap af befälhafvare å „Arvid“ utgifva ersättning för den genom ombordläggningen å „Arvid“ uppkomna skadan, för uppehållet i Oskarshamn i och för skadans botande, för utgifter till sjöförklaring, mäklare, besigtning, lastens ut- och inlossning samt för liggedagar med mera med tillsammans 13,722 kr. 31 öre jemte ränta.

Rederiaktiebolaget uttog genstämning å Christiansson med påstående att, enär icke befälhafvaren å „Eldorado“ utan Christiansson sjelf varit vållande till ombordläggningen och den uppkomna skadan, Christiansson måtte åläggas att med sitt fartyg „Arvid“ och dess last till bolaget utgifva 2000 kr. för det befälhafvaren å „Eldorado“ inbergat skonerten och lasten till Oskarshamn äfvensom ersättning för de utgifter ångaren haft i följd af ombordläggningen med 700 kr. 35 öre; hvarjemte ränta fordrades.

Sedan å ömse sidor åberopats de af befälhafvarne afgifna sjöförklaringar samt vittnen blifvit i saken hörda jemte det att

ersättning för rättegångskostnaderna fordrats, yttrade Rådstufvurätten i utslag den 6 November 1899 att, om vaktbefälhafvaren på ångaren „Eldorado", då han före fartygssammanstötningen, enligt hvad befälhafvaren å sagda ångare i sin sjöförklaring uppgifvit, trodde sig höra ljudet af en mistlur, låtit stoppa ångarens maskin och derefter manövrerat fartyget med försigtighet, ombordläggningen kunnat undvikas; i följd hvaraf och då sålunda å „Eldorado" icke iakttagits föreskrifterna i 16 och 13 Art. i Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning, vållande till sagda olycka ej kunde annat än läggas å detta fartyg;

men enär jemväl blifvit ådagalagdt dels att skonerten „Arvid" åtminstone 20 minuter före sammanstötningen seglat utan att hafva lanternorna brinnande, ehuru, enligt hvad upplyst blifvit, soluppgången å den orten sagda morgon icke inträffat förr än klockan 3,8 förmiddagen, dels ock att, efter det, enligt befälhafvarens å „Arvid" sjöförklaring, tjocka klockan 2,15 förmiddagen inträffat, mistlur å „Arvid", som legat för styrbords halsar, icke begagnats oftare än hvarannan minut, samt dessa förhållanden, hvilka stredo emot föreskrifterna i 1 och 15 Art. i nyssnämnda Förordning, icke kunde, på grund af hvad i saken förekommit, anses hafva varit utan inverkan på den fara för ombordläggning, som redan indträdt vid förenämnda tillfälle, då maskinen å „Eldorado" bort stoppas;

alltså och emedan de med fartygen före sammanstötningen företagna manövrer, emot hvilka anmärkninger i öfrigt framstälts, icke, såvidt utrönt blifvit, kunde under de förhållanden, hvarunder de förekommit, anses felaktiga,

funne Rådstufvurätten fartygssammanstötningen vara orsakad genom sådant vållande å hvardera sidan, att fartygen borde draga, „Eldorado" två tredjedelar och „Arvid" en tredjedel af de derigenom uppkomna skador och kostnader.

Vidare yttrade Rådstufvurätten att, som i afseende å berörda skador och kostnader icke blifvit, efter det Christiansson uppgifvit myckenheten af „Arvid"s trälast, af bolaget framställd anmärkning emot det pris, 630 kronor 50 öre, Christiansson förmält sig hafva för erforderlig lossning, uppstapling, täckning, ombordbärning och återinstufning utgifvit,

samt *dels* „Arvid"s rederi, som icke vore berättigadt att åtnjuta liggedagsersättning för någon del af den tid, som åtgått till fartygets iståndsättande efter de lidna skadorna, deremot

borde tillkomma godtgörelse för hyra och kost till besättningen enligt i saken ingifven, af bolaget utan anmärkning lemnad räkning, slutande å 1312 kronor 31 öre; *dels* skadan å „Arvid“ och dess tillbehör, jemlikt 197 § sjölagen, ej finge beräknas högre än till 1974 kronor 46 öre, som ostridigt utbetalts för reparationer å „Arvid“ i anledning af ombordläggningen; *dels* icke blifvit styrkt den i en af Christiansson ingifven generalräkning upptagna posten „2½ procent förskotterade penningar“; *dels ock* af bolaget godkänts öfriga i samma räkning debiterade poster tillhopa 969 kronor 12 öre,

men bolaget icke emot Christianssons bestridande förmått styrka, att genom fartygssammanstötningen „Eldorado“ tagit någon skada eller dess rederi åsamkats kostnad;

fördenskull och alldenstund — vid det förhållande att fartygssammanstötningen ansetts orsakad genom vållande jemväl å „Eldorado“s sida — detta fartygs rederi lagligen icke kunde vara berättigadt till någon godtgörelse för det „Eldorado“ efter olyckshändelsen bogserat „Arvid“ till Oskarshamns redd;

pröfvade Rådstufvurätten, med tillämpning af sitt förut omförmälda beslut, rättvist sålunda skilja mellan parterne, att bolaget förpligtades att så långt „Eldorado“ och frakten under resan försloge, till Christiansson såsom befälhafvare å skonerten „Arvid“ utgifva 3257 kronor 59 öre jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen den 14 Oktober 1898 till dess betalning skedde; och qvittades rättegångskostnaden parterne emellan.

Såväl bolaget som Christiansson sökte efter vad ändring i Hofrättens öfver Skåne och Blekinge under yrkande af bifall, hvar och en till sina stämningspåståenden, men Hofrätten fann i Dom den 18 Maj 1900 parterna icke hafva å någondera sidan anfört skäl, ledande till ändring i Rådstufvurättens Utslag.

En ledamot af Hofrätten var af skiljaktig mening och ansåg på anförda skäl sammanstötningen icke hafva orsakats genom något vållande å „Arvid“s sida, hvarföre samme ledamot förpligtade bolaget att så långt „Eldorado“ och frakten under resan försloge till Christiansson såsom befälhafvare å „Arvid“ utgifva hela det af Rådstufvurätten till 4886 kronor 39 öre bestämde värdet af den skada och förlust „Arvid“ i följd af sammanstötningen lidit, jemte ränta och 900 kronor i ersättning för rättegångskostnader.

Rederiaktiebolaget fullföljde talan hos Kongl. Maj.t.

Sedan Nedre Revisionen i afgifvet betänkande hemstält om fastställande af Hofrättens Dom, föredrogs saken i Högsta Dom-

stolen, som lika med domstolarne och på de af Rådstufvurätten anförda skäl ansåg ifrågavarande sammanstötning vara orsakad genom vållande å båda sidor; och fann med afseende å beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna fel ersättningsskyldighet böra åläggas „Eldorado"s rederi till belopp, motsvarande två tredjedelar af den å „Arvid" genom sammanstötningen uppkomna skadan;

i följd hvaraf och på de af Rådstufvurätten beträffande beräkningen af nämnda skada anförda grunder Högsta Domstolen pröfvade rättvist fastställa det slut, hvartill domstolarne i saken kommit.

73.

Norges Høiesteret den 8de November 1902.

Kaptein W. E. B. Thorsen
(Adv. Hj. Schjelderup)

mod

Skibsreder J. Klem Freberg.
(Advokat Arndt Schiander).

Indbyderen til Dannelse af et Dampskibs-Aktieselskab søges personlig til Betaling af Hyre etc. til Citanten, der var engageret som Fører af det kontraherende Dampskib, der imidlertid paa Grund af Værkstedets Fallit maatte sælges, uden det var færdigbygget — men frifindes, idet han ikke ansees at have paadraget sig personlig Forpligtelse.

Med Hensyn til nærværende Sags faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til Kristiania Sjørets Dom af 3die Juni 1901.

„Skibsreder J. Klem Freberg bør for Kaptein W. E. B. Thorsens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves."

Sjørettens Dom er nu af Kaptein Thorsen — med Hjemmel af meddelt Dispensation fra Lovgivningens Bestemmelser om summa appellabilis — ved Stævning af 31te Juli 1901 indanket for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

For Appellanten er ved Høiesteret nedlagt Paastand om, at Indstævnte, Skibsreder J. Klem Freberg, tilpligtes at betale ham Kr. 990.96 med 4 pCt. Renter fra 10de Oktober 1900, til Betaling sker, samt Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og subsidiært, at han tilpligtes at betale Appellanten Kr. 295.29. For alle Tilfælde paastaar han sig tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i det Væsentlige tiltræde dens Begrundelse. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves ogsaa for Høiesteret.

I Henhold hertil afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Kaptein W. E. B. Thorsen har ved Sjøretsstævning af 9de Oktober 1900 sagsøgt Skibsreder J. Klem Freberg og nedlagt Paastand om, at denne tilpligtes at betale ham Kr, 990.96 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har principaliter paastaaet sig frifunden, subsidiært at han tilpligtes at betale Kr. 295.29, uden Renter, samt at han i begge Tilfælde tilkjendes Sagsomkostninger.

Efter hvad der under Sagen er oplyst, indbød D'Hrr. A. J. Freberg og J. Klem Freberg den 5te November 1898 til Dannelse af et Aktieselskab „under vor Bestyrelse" med en Kapital af ca. 300,000 Kroner til Indkjøb af et Lastedampskib. Kort Tid derefter blev der i Greenock afsluttet Kontrakt om Bygningen af et saadant Skib, og heder det saa derom i Aktieindbydelse, dat. 15de November, at Prisen paa Skibet er £ 16,000, ligesom det staar paategnet paa det i Retten fremlagte Exemplar af denne Indbydelse, at der er tegnet Aktier til Beløb 220,000 Kroner. Den 12te Januar 1899 tilskrev W. E. B. Thorsen J. Klem Freberg (Indstævnte), at han var „villig til med andre og sig selv at tage Aktier i Deres kontraherede Dampskib mod at blive Fører af samme," hvorhos Thorsen tilføiede, at han imødesaa Aktieindbydelse til London.

Nævnte Thorsens Tilbud antages saa af Indstævnte. Det Værksted, hvormed der var kontraheret om Skibets Bygning, gik imidlertid Konkurs, og paa Grund heraf blev Skibet allerede før det var færdigbygget solgt Høsten 1899 med Tab.

Da Citanten formener at have Hyre tilgode fra 22de Juni til og med 17de November, samt derhos at tilkomme Godtgjørelse for havte Udlæg til Reiser, ialt Kr. 1909.76, og han herpaa kun har faaet Kr. 918.80, fordrer han nu Kr. 990.96, for hvilket Beløb han finder at kunne holde sig til Ind-

stævnte personlig. Citanten gjør i den Anledning gjældende, at han kontraherede med Indstævnte personlig om Overtagelsen af Førerstillingen, ikke med Indstævnte som Repræsentant for et eventuelt Aktieselskab, og mener, at Indstævnte heller ikke nogensinde har benægtet at være personlig ansvarlig overfor Citantens Krav, i hvilken Henseende Indstævnte henviser til Breve fra Citanten til ham. . Afgjørende maa iethvertfald være, anfører Citanten, at det Aktieselskab, hvortil Indstævnte og dennes Fader indbød, aldrig kom istand; Selskabet blev ikke engang konstitueret. Endel af de Personer, der havde tegnet Aktier, afholdt engang et Møde, men uden at dette førte til noget Resultat.

Der blev ingen Love vedtaget, ingen Bestyrelse valgt, og ingen Beslutning fattet med Hensyn til Selskabets Tilblivelse, og skeede der derfor heller ikke nogen Anmeldelse til Firmaregisteret. Naar Selskabet saaledes ikke er kommet istand og Indstævnte følgelig ikke er Mandant for nogen, maa Indstævnte her have personligt Ansvar. Det vilde blive det rene Spilfægteri at anlægge Søgsmaalet, mener Citanten, mod Selskabet, naar der intet saadant forefindes, og der derfor heller intet er, som man kunde holde sig til ved en eventuel Doms Fuldbyrdelse.

Retten maa imidlertid med Indstævnte være enig i, at denne ikke har personlig forpligtet sig overfor Citanten. Da denne af Indstævnte blev antagen som Fører af det Skib, hvorom Indstævnte havde kontraheret, var Citanten fuldt vidende om de faktiske Forhold, at Indstævnte havde indbudt til Dannelsen af et Aktieselskab paa Kjøb af dette Skib med ham og hans Fader til Bestyrelse, ligesom jo ogsaa Citanten blev antagen som Fører mod at tegne sig for Aktier i Selskabet. Citanten maatte derfor ogsaa klarligen skjønne, at da han af Indstævnte blev antagen som Fører, optraadte Indstævnte derved kun i Egenskab af Bestyrer for det eventuelle Aktieselskab. Der formenes under de her givne Forholde at maatte have fundet Sted en udtrykkelig Aftale i saa Henseende, om Indstævnte skulde have været personlig forpligtet ved sin Antagelse af Citanten, og kan saaledes ikke efter det foreliggende den Omstændighed, at Citanten ikke har reserveret sig mod noget personligt Ansvar, være tilstrækkeligt til her at overføre saadant paa ham. Da Citanten kjendte til de virkelige Forholde, var der jo heller ingen særlig Grund for Indstævnte til i sine Breve til denne at pointere, at han her kun optraadte som Bestyrer.

Naar Retten saaledes gaar ud fra, at Indstævnte ikke fra først af har paataget sig nogen personlig Forpligtelse overfor Citanten i Anledning af Førerantagelsen, maatte der saaledes her foreligge en forpligtende efterfølgende Omstændighed for at kunne overføre saadant personligt Ansvar paa Indstævnte. Efter Indstævntes Anførende har virkelig Aktieselskabet kommet istand, idet den Del af Aktiekapitalen, som ikke tegnedes af Udenforstaaende, blev optagen af ham eller hans Fader, men Selskabet opløste sig saa at sige af sig selv derved, at Skibet maatte sælges, hvorfor ingen Anmeldelse skede til Firmaregisteret eller nogen konstituerende Generalforsamling blev holdt. Foretagendet mislykkedes saaledes, men dette kan jo ikke i og for sig gjøre Indstævnte personlig ansvarlig.

Citanten har rigtignok antydet, at Indstævnte ikke skulde have taget tilbørlige Forsigtighedsregler overfor vedkommende Værksted, hvis Konkurs foranledigede Skibets Salg, men uden at Retten skal indgaa paa Spørgs-

maalet om, hvorvidt Forsømmelighed i saa Henseende fra Indstævntes Side kunde have personlig forpligtet ham overfor Citanten med Hensyn til den indgaaede Førerkontrakt, skal Retten alene bemærke, at det ikke er tilstrækkelig godtgjort, at Indstævnte her kan lægges noget tillast.

Retten kan heller ikke iøvrigt finde, at der fra Citantens Side er fremført noget, der skulde begrunde et personligt Ansvar for Indstævnte ligeoverfor Citanten. Indstævnte har derimod henpeget paa, at Citanten faar rette sit Søgsmaal mod det under Likvidation værende Selskab med ham som Reder, idet Indstævnte bemærker, at Citanten har retmæssigt Krav paa Hyre, dog ikke som af Citanten hævdet fra 22de Juni, men fra 22de August 1899, idet Citanten først da tiltraadte den Stilling, som hjemlede ham Ret til at kræve Hyre.

Da Retten som nævnt finder, at Indstævnte ikke efter det foreliggende kan overføres nogen personlig Forpligtelse, maa Retten ogsaa give Indstævnte Medhold i, at det var uberettiget af Citanten at anlægge nærværende Søgsmaal mod Indstævnte personlig.

Den mulige Omstændighed, at der ikke forefindes nogen Formue i det Selskab, som skulde dannes til Indkjøb af heromhandlede Skib, kan jo ikke i og for sig gjøre Indstævnte personlig ansvarlig, men Indstævnte paastaar jo, som anført, at Selskabet virkelig forefindes og er under Likvidation, samt sidder inde med endel Midler. At Indstævnte personlig skulde sidde inde med disse Midler, kan jo heller ikke, saaledes som ogsaa af Citanten søgt gjort gjældende, gjøre Indstævnte personlig ansvarlig overfor Citantens Krav, naar der intet yderligere er oplyst, der skulde kunne medføre noget saadant Ansvar for Indstævnte i nærværende Søgsmaal.

Retten finder derfor at maatte tage Indstævntes principale Paastand om hel Frifindelse tilfølge og anser det af denne Grund unødigt at indgaa paa det under Proceduren omprocederede Spørgsmaal, der vedrører Indstævntes subsidiære Paastand, nemlig om, fra hvilken Tid Hyren rettelig skal beregnes.

Processens Omkostninger findes efter Omstændighederne at kunne ophæves.

Førstvoterende modtog Sagens Dokumenter 20de April sidstl., men har Forretningernes Mængde hindret tidligere Expedition.

Thi kjendes for Ret:

Skibsreder J. Klem Freberg bør for Kaptein W. E. B. Thorsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

28—5—1901. *L. Bade*, kst.

30—5—1901. Enig. *W. Grønstad.*

1—6—1901. Ligesaa. *M. Saxlund.*

74.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 5te Novbr. 1902.

Dampskibsselskabet „København"
(Højesteretsadvokat Asmussen)

mod

Kaptajn Hastie som Fører af Dampskibet „Annandale".
(Højesteretsadvokat Halkier.)

Dampskibene „Russia" og „Annandale" støder sammen i Hollænderdybet og sagsøger gjensidig hinanden for derved opstaaet Skade og Tab. Retten anser „Annandale" alene skyldig, fordi den ikke havde gjort alt for at holde sig til den Side af Farvandet, som den havde paa sin Styrbordsside, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 25* og ydermere uden tilstrækkelig Grund havde bakket 8 à 9 Minutter før Sammenstødet og derved tabt Styreevnen og kastet sig tvers i Farvandet.

Den 19de Juni 1901 fandt der her paa Natten — nemlig mellem Kl. 11 og 12 — et Sammenstød Sted i Hollænderdybet mellem den Dampskibsselskabet „København" tilhørende og her hjemmehørende Damper „Russia" og det „the Gordon steam shipping Company lim." i London tilhørende Dampskib „Annandale".

„Russia", der er bygget i 1889 af Staal, 260.7 Fod langt og 35.9′ bredt (engelsk Maal) opmaalt til 1617 brutto Tons og forsynet med Maskine paa 650 indicerede Hestes Kraft, var, ført af Kaptajn P. Hansen, paa Rejse fra Riga til Rotterdam med Trælast, hvoraf en Del Dækslast (indtil den underste Brolønning), og var dets Amning ved Afgangen fra Riga 18′4″ for og 19′1″ agter. Det er givet, at det med fuld Kraft frem da gjorde ca. 9 Knob. „Annandale", der er bygget i 1878, ca. 264 Fod langt og ca. 33′ bredt, opmaalt til ca. 1526 brutto Tons og forsynet med Maskine paa 560 indicerede Hestes Kraft, var, ført af Kaptajn Hastie, paa Rejse fra Blyth til Pillau med en Ladning Kul paa ca. 1817 Tons, og var dets Amning ved Afgangen fra Blyth 18′6″ for og 19′4″ agter. Det maa antages, at det paa denne Rejse gjorde med fuld Kraft frem $6^1/_2$ à 7 Knob og med halv Kraft ca. 4 Knob. Begge Skibes Skruer vare højreskaarne, og de laa begge omtrent lige højt over Vandet.

Den paagældende Aften var Vinden VSV. eller SV. og dens og Søens Styrke kun 1; Strømmen maa antages i Hollænderdybet henimod Natten at være kommen fra SV. og at have haft en

Styrke af vel ca. 1 Kvartmil. Det var nogenlunde klar, i alt Fald fyrklart. Det er derhos givet, at begge Skibes Lanterner vare tændte og brændte klart. Det er endvidere givet, at der i alt Fald i den sidste Tid før Sammenstødet ingen Skibe saas i i Nærheden, som hindrede Udsigten eller Manøvreringen for noget af Skibene.

Sammenstødet mellem de to Skibe foregik saaledes, at „Russia" med sin Bagbords Bov under en Vinkel af mellem en 50 til 60° regnet agterfra tørnede mod „Annandale"s Styrbords Side lige foran for dette Skibs Fokkerigning, og medens „Russia" derved kun fik et Hul paa Bagbords Bov af ca. $1^1/_2$ Fod i Diameter, hvilken Skade derhos kun medførte et Ophold af 3 Dage extra i Rotterdam, hvor Reparationen foregik, blev „Annandale"s Skibsside derimod gennembrudt fra Lønningen til ca. 3 Fod under Vandet (Pladerne blev bøjede indefter paa Agterkanten af det frembragte Hnl, men brat afskaarne paa Forkanten), og maatte Skibet som Følge deraf, idet det strax efter Sammenstødet gik frem med fuld Kraft i et Par Minutter, sættes paa Grund paa 17 Fods Kullen paa den saakaldte „Ryggen" paa Vestsiden af Saltholmsflak, i Nærheden af hvilken Sammenstødet var sket. „Annandale" blev saa liggende der, indtil det efter at være blevet foreløbig tætnet af Svitzers Bjergningsentreprise og pumpet læns (10 Tons Kul blev derunder kastet overbord), den 23de Juni blev slæbt herind til. Der blev saa, medens Ladningen solgtes, foretaget en midlertidig Reparation her, hvorpaa Skibet den 5te Juli forsøgte at afgaa til England, men maatte det, kort efter at være kommet ud i Kattegat, paa Grund af Utæthed vende tilbage og blev saa den 7de Juli bragt ind i Københavns Flydedok, hvor endelig Reparation iværksattes, saa at „Annandale" først atter kunde afgaa herfra (i Ballast) til England den 24de Juli f. A., ɔ; 35 Dage efter Sammenstødet.

„Russia"s Rederi havde imidlertid strax efter at „Annandale" var blevet slæbt ind hertil den 24de Juni ladet foretage Arrest i samme for at sikre sig Adgang til at gøre det Erstatningskrav gældende, som man mente at have fra „Russia"s Side, hvorpaa Dampskibsselskabet „København" øjeblikkelig anlagde nærværende Sag her ved Retten mod Kaptajn Hastie som Fører af „Annandale". Der blev imidlertid strax efter truffet en Overenskomst mellem Selskabet „København" og Firmaet C. K. Hansen her som Repræsentant for „Annandale"s Rhederi, hvorefter Arresten hævedes, men det vedtoges, at de gensidige Erstatningskrav bleve at

afgøre ved nærværende Ret som vedtaget Værnething under den allerede paabegyndte Sag.

Reparationen af den „Russia" tilføjede Skade medførte en Udgift af henved 3500 Kr. og med Tillæg af Tabet ved 3 Dages Ophold (Liggedage à 40 Øre pr. Skibets Nettotons: 1021.8) og af andre Omkostninger blev saaledes det Beløb, hvorpaa „Russia"s Rhederi endelig har gjort Krav, 6543 Kr. 22 Øre, og dette Beløb med Tillæg af 5 % aarlig fra Paastævningens Dato den 25de Juni f. A. foruden Sagsomkostninger har Rhederiet derfor paastaaet sig tilkjendt hos „Annandale"s Fører. Medens denne imidlertid uden at bestride, at „Russia"s Rhederi har haft Udgifter og Tab som Følge af Sammenstødet til det nævnte Beløb, har nægtet, at det kan paahvile „Annandale" at betale nogen Del deraf, og har fordret sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han har hævdet, at hele Skylden for Sammenstødet maa tilskrives „Russia", har han som Følge deraf under en af ham fremsat Kontrapaastand fordret sig hos „Russia"s Rhederi tilkendt Erstatning for al „Annandale" ved Sammenstødet tilføjet Skade og Tab med ialt 58,479 Kr. 78 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra hans Forligsklages Dato den 2den Januar d. A. foruden Sagsomkostninger. Han har nemlig opgjort Udgifterne ved Skibets Indbjergning hertil til 14,512 Kr., ved dets Reparation til 14,440 Kr. 33 Øre, dets Havneudgifter og Forbrug og Tab i den Anledning til henholdsvis 2507 Kr. 36 Øre og 1962 Kr. 60 Øre, dets Krav paa Liggedagspenge for 35 Dage (à 40 Øre × 966 Nettotons) til 13,524 Kr., dets Tab paa Ladningen (ved Overbordkastning og Salg her) til 1906 Kr. 27 Øre, dets Fragttab til 5433 Kr. 55 Øre og dets Udgifter til Forskudsprovision, til Skibets Kommissionær her og til Rhederiets Tilsynsmands Rejse hertil til henholdsvis 899 Kr. 48 Øre, 1800 Kr. og 1494 Kr. 19 Øre. Sagsøgeren har nu vel erkendt Rigtigheden af flere af disse Beløb i og for sig (saaledes f. Ex. for Indbjergningen hertil og for Reparationen, dog at han har hævdet, at der burde fradrages 1/3 for Forskellen mellem gammelt og nyt), medens han har bestridt andre af dem enten ganske (f. Ex. Beløbet til Rhederiets Tilsynsmand) eller delvis (saaledes Havneudgifterne, Fragttabet og Liggedagspengene, som han har forment kun burde beregnes for 21 Dage med Forbigaaelse af Tiden fra 24de Juni til 7de Juli), men Sagsøgeren har samtidig ligeledes fra sin Side først og fremmest hævdet, at „Russia" var

uden al Skyld i Sammenstødet og saaledes aldeles ikke kan tilpligtes at betale „Annandale“ nogen Erstatning.

Hvad nu angaar dette Hovedspørgsmaal, nemlig om Skylden for Sammenstødet, da foreligger der i det Væsentlige følgende om hvert af de to Skibes Sejlads og Manøvrer i den nærmeste Tid før Sammenstødet, hvorved bemærkes, at de begge have aflagt Søforklaring her ved Retten, hvorunder særlig alle de, der da havde Vagt eller vare paa Dækket (fra „Russia“ Kaptajnen, 1ste Styrmand, 2den Maskinmester, Rorgænger og Udkigsmand og fra „Annandale“ Kaptajn, 2den Styrmand, 1ste Maskinmester, Rorgænger, Udkigsmand og en Matros til) ere blevne afhørte og for hvert Skibs Vedkommende have afgivet paa det nærmeste indbyrdes overensstemmende Forklaringer, samt at der, medens der var en Tidsforskel mellem de to Skibes Urangivelser af 27 Minutter, i det følgende for begge Parters Vedkommende efter Aftale mellem dem er lagt „Russia“s Urangivelser til Grund.

Den af „Russia“s Besætning givne Fremstilling har i det Væsentlige været følgende:

„Russia“, der Kl. 11 Aften paa sin Rejse sydfra havde passeret øst om Nordre Røse Fyr i ca. ½ Kvartmils Afstand, styrede derpaa en kort Tid devierende N. 11° V. (retvisende N. 20° V.), til det fik Dragørs to røde Ledefyr over ét, hvorpaa Skibet sejlede videre med fuld Kraft fremad i Fyrlinien, ɔ: med Kurs N. t. Ø. ½ Ø. magnetisk, op gennem Hollænderdybet. Omtrent da „Russia“, der fremdeles befandt sig i Fyrlinien, var midt imellem Nordre Røse og Ballonen ved „Søndrehoved“, fik det — ca. Kl. 11.10 — en modgaaende Damper, ɔ: „Annandale“s Toplanterne og grønne Lanterne at se omtrent ½ Streg eller lidt mere paa „Russia“s Bagbords Bov. Det vedblev saa at se denne grønne Lanterne alene vistnok et Par Minutter, derpaa saa det en kort Tid (mindre end en Minut) begge „Annandale“s Sidelanterner, og saa forsvandt den grønne, saa at man fra „Russia“ kun saa den røde Lanterne paa „Annandale“. Dette Skib var da vel kommet ind i Fyrlinien, men havde dog fremdeles om Bagbord af „Russia“, hvorfra man derpaa uafbrudt kun saa dets røde Lanterne i vel en 2 à 3 Minutter. „Annandale“ viste saa pludselig — det var vel da maaske endnu henved et Par Kabellængder borte — igen sin grønne Lanterne, fremdeles til Bagbord af „Russia“ —, medens den røde forsvandt. Kaptajnen paa „Russia“, der derved fik det Indtryk, at der vistnok vilde finde et Sammenstød Sted, — han kom selv med den Ytring:

„det bliver vist „smash" —, beordrede da, for dog om muligt at undgaa samme, kun et Par Sekunder efter haardt Bagbord Ror, idet han samtidig gav 1 Dampfløjtestød, og beordrede strax efter „langsomt" til Maskinen, og henved 1 Minut efter — Kl. 11.25 — beordrede han derpaa „stop" og „fuld Kraft bak", idet han samtidig gav 3 Dampfløjtestød. Der blev saa bakket med fuld Kraft i en 2 Minutter, men Kl. 11.27 indtraf desuagtet Sammenstødet mellem Skibene paa den ovenfor nærmere angivne Maade: „Russia", som, da der beordredes Bagbords Ror, var meget nær ved „Ryggen", skal, da Sammenstødet skete, have tabt sin Fart fremover og derhos været drejet ca. $2^1/_2$ Streg østover, ɔ: til ca. NØ. magnetisk. Ca. 1 Minut efter kom Skibene fri af hinanden (da vil „Russia" have haft Dragør Ledefyr betydelig aabnede mod Ø.), og „Russia", der saa, at „Annandale" blev sat paa Grund, gik derpaa først ind i Københavns Yderhavn, men fortsatte kort efter, som omtalt, sin Rejse. Fra „Russia" vil man ikke have hørt noget Dampfløjtestød, i alt Fald ikke noget tydeligt, ombord i „Annandale". „Russia"s Kaptajn har endelig udsagt, at, hvis han ikke havde givet Bagbords Ror, var „Annandale" formentlig blevet ramt midtskibs og strax sunket, og at Situationen heller ikke var bleven bedre, men værre, hvis han havde givet Styrbords Ror.

Den for „Annandale"s Vedkommende givne Fremstilling indeholdt i det Væsentlige følgende, idet dog, som allerede tidligere anført, Klokkeslettene er ændrede under Hensyn til „Russia"s højere Urangivelser.

Skibet passerede, kommende nordfra, Kl. 10.42 Aften Middelgrundsfortet i en Afstand fra samme af mellem $^1/_4$ og $^1/_2$ Kvarmil, og styredes der derpaa efter Dragør Ledefyr, saaledes at samme først holdtes lidt paa Styrbords Bov. Kl. 11.12 fik man fra „Annandale" en Dampers — ɔ: „Russia"s — Toplanterne og røde Sidelanterne at se omtrent $^1/_2$ Streg paa Skibets Styrbords Bov og i en Afstand af formentlig 2 à 3 Kvartmil. „Annandale"s Ror blev da lagt Bagbord i ca. 1 Minut og derpaa støttet, og drejede Skibet som Følge deraf saa meget Styrbord over, at det fik „Russia" omtrent $^1/_2$ Streg paa Bagbords Bov. De to Skibe sejlede saa i vel 3 à 4 Minutter med rødt mod rødt. Da „Annandale" derpaa netop havde passeret Tønden paa Nordøstsiden af Middelgrunden, i en Afstand fra den af vel 1 à 2 Kabellængder, viste „Russia", der da vistnok endnu var vel 1 Kvartmil borte, pludselig igen sin grønne Lanterne, medens den

røde forsvandt. „Russia" var da endnu om Bagbord af „Annandale". Der blev saa strax beordret „stop" til Maskinen og henved 1 Minut efter, ɔ: Kl. 11.18, „fuld Kraft bak", idet der samtidig gaves 3 Dampfløjtestød. Roret blev derhos strax efter lagt en lille Smule Bagbord, for at faa Skibet til at dreje lidt Styrbord over, men lystrede Skibet da ikke Roret, og slog Skibet tværtimod under Bakningen Bagbord over, hvorved Vinden og Strømmen medvirkede, saa at „Russia"s grønne Lanterne derefter saas paa Styrbords Bov. Samtidig med, at der blev slaaet „fuld Kraft bak", beordredes af Hensyn til mulig Kollision hele Besætningen paa Dækket. Der blev bakket ialt i en ca. 7 Minutter, og da (ɔ: ca. Kl. 11.25) var hele Farten af Skibet, uden at det forinden var begyndt at sakke agterover (medens det ellers med den Fart, som det inden Bakningen havde, kun vilde have behøvet en 3 à 4 Minuter for at tabe al Fart fremover). Da Farten var standset, blev der beordret „stop" og givet 2 lange Dampfløjtestød. Strax efter viste „Russia", som da endnu var ca. 1 à 2 Kabellængder borte, paany sin røde Lanterne, medens den grønne atter forsvandt, og ca. 2 Minutter efter at der paa „Annandale" var beordret stop, ɔ: ca. Kl. 11.27, skete Sammenstødet paa den tidligere angivne Maade. „Annandale" befandt sig i dette Øjeblik omtrent 2 Kabellængder sydligere end Tønden paa Middelgrundens Nordøstside kun en lille Smule (ikke over en Kabellængde) i Vest for Fyrlinien (det havde endnu da ligesom hele Tiden forinden de to røde Fyr ved Dragør en lille Smule aabne i Vest, — det sydlige og højeste vestligst), og stævnede Skibet under Kollisionen vistnok mellem SØ. og SSØ. an. Som tidligere anført, gik det strax efter samme frem i et Par Minutter (til Kl. ca. 11.29) for at naa Grunden ved „Ryggen" og saaledes undgaa at synke. Ombord i „Annandale" havde den vagthavende Styrmand hørt 1 Fløjtestød fra „Russia", da dets røde Lys sidste Gang viste sig, medens en af Matroserne lige før Sammenstødet hørte 3 Fløjtestød derfra.

Som det af de saaledes gjengivne Fremstillinger vil ses, havde de to Skibe haft hinanden uafbrudt i Sigte i omtrent et Kvarters Tid før Sammenstødet. For omtrent den første Halvdel af dette Kvarters Vedkommende stemme deres Fremstillinger af, hvorledes de da kom frem imod hinanden m. m., saa vidt ses kan i det Væsentlige saa nogenlunde overens, og navnlig maa det anses for givet, at de i alt Fald da imod Slutningen i

mindst et Par Minutter uafbrudt viste rødt imod rødt, og det findes derfor at maatte blive uden Betydning, at „Annandale", da det forinden drejede ca. 1 Streg Styrbord over, ikke ses at have givet noget Dampfløjtesignal. Derimod stemme deres Fremstillinger i flere Retninger ikke overens med Hensyn til den sidste Halvdel af Kvarteret, og navnlig kulminerede Uoverensstemmelserne deri, at „Annandale", som anført, da i flere (indtil 4 à 5) Minutter vil have set „Russia"s grønne Lanterne, hvad der bevægede „Annandale" til saa tidlig som henved 7 Minutter før Sammenstødet at bakke, hvilket bevirkede, at det, der indtil da i alt Fald i flere Minutter havde haft „Russia" om Bagbord, nu fik det om Styrbord, hvorimod „Russia" bestemt har bestridt, at det noget Øjeblik har foretaget nogen Bevægelse, hvorved dets grønne Lanterne kan være bleven synlig for „Annandale".

Retten finder nu, efter alt hvad der foreligger, at maatte gaa ud fra, at „Russia"s Fremstilling, om det end mulig et Øjeblik kan have giret lidt, saa at dets grønne Lys derved i det Øjeblik kan være blevet synligt, i det hele er rigtig, medens Retten derimod, uden at det skønnes at være Grund til at komme ind paa Enkeltheder i saa Henseende, finder, at „Annandale"s Fremstilling paa flere Punkter giver Anledning til Tvivl, saaledes baade med Hensyn til, hvorledes Skibet befandt sig i Forhold til den omtalte Fyrlinie, og til dets Kurs, og med Hensyn til den af det foretagne Bakning.

Givet maa det dernæst siges at være, at „Annandale" efter den Retning, hvori det styrede, og det Sted, hvor det befandt sig, burde have gjort alt for at holde sig til den vestlige (dets Styrbords) Side af Farvandet, medens „Russia" netop, som sket, burde holde sig til den østlige Side af samme, samt at „Annandale" ved uden tilstrækkelig Grund at bakke — som efter dets eget Opgivende sket, 8 à 9 Minutter før Sammenstødet — tabte Styreevnen og kom til at kaste sig tværs i Farvandet, hvorhos „Russia" ikke kan siges paa det Tidspunkt, da det fik „Annandale"s grønne Lys at se i en Kabellængdes Afstand om Bagbord, at have handlet i Strid med Anmærkningen til Søvejsreglernes § 21.

Idet hele Skylden for Sammenstødet derefter findes at maatte tillægges „Annandale", vil der blive at give Dom efter Sagsøgerens Hovedpaastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 200 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Kaptajn Hastie som Fører af Dampskibet „Annandale" bør til Sagsøgerne: Dampskibsselskabet „København" betale 6543 Kr. 22 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 25de Juni f. A., til Betaling sker, og 200 Kr. i Sagsomkostninger, medens Sagsøgerne bør at være frie for Indstævntes Tiltale.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

N. Madvig. *A. V. Knudsen.* *C. Brun.*
H. V. Petersen. *C. Jessen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 72. Kongl. Maj.t: Rederiaktiebolaget Helsingborg emot Befälhafvaren å skonerten „Arvid" N. P. Christiansson. — 73. Norges Høiesteret: Kaptein W. E. B. Thorsen mod Skibsreder J. Klem Freberg. — 74. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Dampskibsselskabet „København" mod Kaptajn Hastie som Fører af Dampskibet „Annandale".

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang III	1902

75.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 29de Oktbr. 1902.

Cl. Christensen & Co.
(Høiesteretssagfører Asmussen)

mod

Kaptajn Oscar Johnson.

En Arrest i Skib foretagen i Henhold til den *danske Plakat af 30te Novbr. 1821* stadfæstes, hvorimod Arrest, foretagen i Henhold til samme Plakat, i Skibets Assurancesum ansees som ulovlig, da hverken Rederiet eller nogen paa dets Vegne kan ansees som Besidder af samme. *)

Den 1ste Oktober d. A. anmeldte Firmaet Cl. Christensen & Co. hersteds for Byfogden i Københavnn, *at* der i December 1901 hertil var ankommet en i Stralsund hjemmehørende Skonnert „Charlotte", ført af Kaptajn Birnbaum, *at* denne da havde antaget dem som Agent for sig og Skibet, der blev lagt op for at overvintre her, *og at* der for Skibet, som fremdeles henlaa

*) Ifølge den nævnte Plakat kan Arresten, hvis Godsets Eier ikke personlig opholder sig i Riget og ikke har nogen anden Mandatarius (Fuldmægtig) end Godsets Ihændehaver, forfølges efter Stævning til Sidstnævnte.

her, nemlig i Fredriksholms Kanal ved Bolværket ved Tøjhusgade, medens Kaptajn Birnbaum opholdt sig i Tyskland, var paaført dem urefunderede Udgifter til Beløb af 643 Kr. 12 Øre, for hvilke Skibets Rhederi hæftede, — og begærede de derfor i Henhold til Plakat af 30te November 1821 af Byfogden foretaget Arrest i Skibet med Tilbehør.

Ifølge den nævnte Begæring indfandt Byfogden, der dog forinden havde forlangt og faaet Sikkerhedsstillelse, sig den 3die Oktober i det ommeldte Skib, der fandtes liggende som anført, og hvorpaa blev antruffet en Kaptajn Oscar Johnson, der betegnedes som Skibets Ihændehaver og angaves at bo ombord i samme, og, efter at han havde erklæret, at han ikke var bemyndiget til at betale det fordrede Beløb, der med Omkostninger opgjordes til 710 Kr. 78 Øre (643.12 + 40.00 + 27.66), blev der for ham paa Rhederiets Vegne som Ihændehaver af Skibet forkyndt Rettens Arrest i Henhold til den nævnte Plakat i Skibet med staaende og løbende Redskaber, Inventarium og for Ulykkestilfælde i Assurancesummen til Sikkerhed for det æskede, saa vidt fornødent gjordes og tilstrække kunde, idet Skibet ansloges til en Værdi af 750 Kr.

Ved Stævning af 7de Oktober d. A., der paa Begæring er forkyndt den 8de Oktober ombord i Skibet for den omtalte Kaptajn Johnson personlig — Rhederiet skal ingen anden Befuldmægtiget have her —, har det omtalte Firma dernæst, idet det har anbragt, at Kaptajn Birnbaum er Medrheder og Medejer af Skibet, der skal tilhøre et Partsrederi i Stralsund, for de $^{59}/_{60}$ Dele, og at der gennem Firmaet har været ført Forhandlinger om Salg af Skibet, paastaaet den foretagne Arrestforretning stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt og sig kendt berettiget til for de opgjorte 710 Kr. 78 Øre med Renter 5 % aarlig af de 643 Kr. 12 Øre fra den 7de Oktober og for Sagens skadesløse Omkostninger at lade gøre Exekution i Skibet med alt Tilbehør samt eventuelt i dets Assurancesum.

Ved Sagens Foretagelse i Retten den 15de Oktober blev der ikke givet Møde enten af Kaptajn Johnsen eller af Rhederiet eller Kaptajn Birnbaum, hvem Sagsøgerne ved anbefalet Brev ville have underrettet om dens Anlæg.

Efter Omstændighederne findes der nu at foreligge nogenlunde fyldestgørende Grund til at betragte den omtalte Kaptajn Johnson som Ihændehaver af Skibet, og ifølge de i saa Henseende gældende Forskrifter findes Arresten derfor at burde

stadfæstes som lovlig foretagen, og bør der derhos delvis gives Dom i Henhold til Paastanden. Dog kan Arresten ikke stadfæstes, og der kan ikke gives Dom for Assurancesummen — hvad Sagsøgerne iøvrigt ogsaa ved Irettelæggelsen have givet Afkald paa —, da hverken Rhederiet eller nogen paa dets Vegne kan betragtes som Besidder af samme. Der findes derhos ikke at burde have fundet Arrest Sted og at have kunnet gives Dom for det fordrede Inkassationssalær af 40 Kr. og ej heller enten for et paa en fremlagt Regning opført Beløb af 50 Kr. til Bolværkspenge, da disse endnu ikke kunne antages at være betalte, eller for et Kaptajn Birnbaum i September d. A. tilstillet Beløb af 44 Kr. 87 Øre, om hvilket det ikke kan anses tilstrækkelig godtgjort, at det vedkommer Skibet.

Arresten vil saaledes kun blive at stadfæste og Dom til Exekution være at give for 643 Kr. 12 Øre ÷ 94 Kr. 87 Øre, ɔ: for 548 Kr. 25 Øre med Renter, for Arrestomkostninger: 27 Kr. 60 Øre og for Sagsomkostningerne, der fastsættes til 50 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Da Forligsmægling var unødvendig, bliver det uden Betydning, at der ikke var givet Møde til saadan.

Thi kendes for Ret:

Den ovennævnte Arrestforretning stadfæstes for 548 Kr. 25 Øre med Renter 5 % aarlig fra den 7de Oktober d. A., for Arrestomkostningerne 27 Kr. 66 Øre og for Sagsomkostningerne: 50 Kr. i det nævnte Skib „Charlotte“ med alt Tilbehør, men ikke forsaavidt angaar Assurancesummen, og bør Sagsøgerne: Firmaet Cl. Christensen & Co. være berettigede til for de anførte 548 Kr. 25 Øre med Renter + 27 Kr. 66 Øre + 50 Kr. at gøre Exekution i det ommeldte Skib med alt Tilbehør og Inventar, saa vidt fornødent gøres og tilstrække kan.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

76.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 12te Novbr. 1902.

Skibsfører Adolph Jørgensen
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Aktieselskabet: Dampskibsselskabet „Fanø".
(Overretssagf. Axel Damm).

Kutteren „John Frederik", der ligger tilankers i Limfjorden, overseiles af Dampskibet „Carla" og synker tilbunds. I Henhold til *Sølovens § 220* dømmes Dampskibets Rederi til at erstatte de to Tredjedele af Skaden, medens Kutterens Eier selv maatte bære den ene Tredjedel, idet Retten antog, at at der var Skyld paa begge Sider. Damperen gik med for stærk Fart og havde ikke Udkig forude paa Bakken, medens paa den anden Side Stedet, hvor Kutteren var anbragt, saavelsom Anbringelsen af dens Ankerlanterne (i Fokkevantet istedetfor i Fokkestag) fandtes ikke fuldt forsvarlig.

Den 27de Marts 1901 Kl. ca. $8^3/_4$ Aften paasejlede den Aktieselskabet: Dampskibsselskabet „Fanø" tilhørende Damper „Carla" den i Middelfart hjemmehørende Kutter „John Frederik", der tilhørte Skibsfører Adolph Jørgensen, som selv førte samme, og sank Kutteren som Følge deraf et Par Minutter efter. Paasejlingen skete i Limfjorden i NØ. for Aalborg ud for Bredehage. Kutteren blev ikke tagen op.

Som Følge deraf har Skibsfører Adolph Jørgensen under nærværende Sag, der er anlagt her ved Retten som vedtaget Værnething, paastaaet det nævnte Dampskibsselskab tilpligtet under Tvang af Exekution i Dampskibet „Carla" med Tilbehør og Fragt at betale det ham ved Sammenstødet tilføjede Tab med 14 109 Kr. 34 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 15de Maj f. A. foruden Sagsomkostninger, idet Sagsøgeren har opgivet Skibets Værdi til 8000 Kr., den ombordværende Ladning til 4453 Kr. 48 Øre, den tabte Fragt til 237 Kr. 41 Øre og Mandskabets Ejendele og Omkostninger m. m. til 1418 Kr. 45 Øre. Det indstævnte Selskab har, næst at oplyse, at „Carla", der er hjemmehørende i Nordby paa Fanø og 130 Fod (engelsk) langt, ikke fik nogen Beskadigelse ved Sammenstødet, men derimod led et Tab ved Ophold og Udgifter af 404 Kr., paa hvis Godtgørelse det formentlig har Krav, paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, men sub-

sidiært Tabene fordelte efter Rettens Skøn, hvorhos Selskabet, næst særlig at gøre Indsigelse mod den fordrede Erstatning for tabt Fragt, har protesteret imod, at den sunkne Kutter havde en nær saa stor Værdi som den opgivne. Et Par andre mindre Uoverensstemmelser ere derimod fjernede.

Kutteren „John Frederik", som Sagsøgeren havde købt i 1898 i Grimsby for ca. 2100 Kr., og som i de følgende Aar var bleven underkastet forskellige Reparationer, var bygget i 1877 paa Kravel af Eg 68.8′ lang 18.4′ bred og 9.7′ dyb (sædvanlige Kendingsmaal) og opmaalt til 70.60 brutto, 53.33 netto Register Tons; i Juni 1898 havde den i „Germanischer Lloyd" faaet Klasse A for 4 Aar og var assureret for 6000 Kr.

Det nævnte Skib var, efter at have indtaget en Ladning Cement ved Aalborg Cementfabrik, den 27de Marts f. A. kort efter Middag afgaaet derfra bestemt her til Sjælland. Vind og Strøm kom fra Sydøst (ØSØ?), og af og til kom der Snebyger. Da Skibet var naaet op i nordøstlig Retning til nord for Bredehage, maatte det paa Grund af, at Vinden og Strømmen var imod, mellem Kl. 3 og 4 ankre op der, hvad det gjorde med ca. 15 Favne Kæde ude og efter dets Paastand lidt Syd for Fyrlinien, saa at det laa med Forstævnen i sydøstlig Retning, og vil man baade strax og endnu lidt efter Kl. 8 have iagttaget, at man fra Agterskibet havde de to grønne Fyr (ved Engholmen) i NV., i hvis Fyrlinie der styres nord for Bredehage, skilte ad; Skibet maa derhos antoges at have ligget nær den røde Fyrlinie, i hvilken der styres Ø. om Bredehage, saaledes at det ogsaa havde de to røde Fyr i Nord skilte ad. Henad Aften, da det blev Ebbe, løb Strømmen i østlig Retning, og tvingede Skibets Agterstævn derfor nordover, saa at Skibet kom til at ligge tværs i Farvandet med Forstævnen vendt i Retning af Aalborg. Da det blev mørkt, blev Skibets Ankerlanterne tændt, og blev den, som maa antages at have været i behørig Stand, ophængt i Skibets Fokkevant, ca. 12 à 14 Fod over Dækket. Af Skibets Besætning, der bestod, foruden af Føreren af Styrmand og 2 Mand til (af Ungmand og Kok), vare de to sidste allerede gaaede til Køjs før Kl. 8. Kl. noget over 8 gik Føreren ned for at gaa til Køjs, medens Styrmanden blev alene paa Dækket som Vagthavende, men kort efter fik han Øje paa „Carla", der kom frem i nordlig Retning fra Aalborg og derpaa drejede om Pynten ved Bredehage, og, da han fik det Indtryk, at Damperen styrede lige ned paa Kutteren, purrede han strax

Kaptajnen. Da denne lige efter kom op, var „Carla“ kun ca. en 20 Alen fra Kutteren, og ramte den et Øjeblik efter (— kun en 4 à 5 Minutter, efter at Kutterens Styrmand havde faaet Øje paa samme —) Kutteren paa dens Styrbords Side lidt agter for Fokkevantet. Lige forinden havde Kaptajnen dog faaet de to andre Mænd purrede, og reddede hele Besætningen sig saa i Kutterens Baad over paa „Carla“, medens „John Frederik“ kæntrede over mod den og sank i Løbet af et Par Minutter.

Damperen „Carla“ var ca. Kl. 8 Aften, efter at have endt sin Losning ved Aalborg og faaet Lods ombord, afgaaet derfra styrende ad Kattegat til og sejlende med fuld Fart. ɔ: ca. 7 Knob i Vagten. Saa snart den havde passeret Bredehage, drejede den østover, saa at den fik de to grønne Fyr i NV. (ved Engholmen) over ét og derpaa gik frem i deres Fyrlinie, idet den ikke derefter vil have ændret Kurs, for Kollisionen indtraf vel en 5 Minutter, efter at den var drejet østover. Af dens Besætning befandt da Styrmanden, der havde Vagt, sig tilligemed Lodsen paa Kommandobroen agterude (ca. 90 Fod engelsk fra Forstævnen), hvor ogsaa Rattet og altsaa Rorgængeren var, medens der intet Udkig var forude. Kaptajnen var vel paa Dækket, men nedenfor Kommandobroen, og den øvrige Besætning var ikke oppe. Styrmanden befandt sig paa den Styrbords, Lodsen paa den Bagbords Side af Broen. Han, der stod og passede paa for at opdage, naar „Carla“ kom ind i den røde Fyrlinie, som man var tæt ved, for saa at dreje Styrbord over, da man skulde styre i denne Fyrlinie Ø. om Bredehage, opdagede da pludselig — der var lige forinden kommet en Snebyge, men det var blevet sigtbart igen — Kutterens Mast ret over „Carla“s Styrbords Bov, og han sprang saa hen til Telegrafen for at beordre stop til Maskinen, idet han mulig tillige beordrede Styrbords Ror, men umiddelbart efter skete Sammenstødet. Først da vil „Carla“s Styrmand have faaet Øje paa Kutterens brændende Lanterne i dens Vant. Kutterens Rigning skal da have været hvid af Sne.

Fra de Indstævntes Side er det gjort gældende, at al Skylden for Sammenstødet maa falde paa Kutteren selv, dels fordi dens Lanterne var urigtig anbragt, nemlig i Fokkevantet i Stedet for i Fokkestaget, dels fordi Kutteren laa opankret i Fyrlinien, hvad der baade i og for sig var urigtigt og var forbudt ved Reglementet for Sejlads i Fyrtiderne mellem Hals og Aalborg. Imod Sagsøgerens Benægtelse kan det nu imidlertid ikke

siges at være bevist ved det fremkomne, at Kutteren laa opankret i selve Fyrlinien, idet den Omstændighed, at den maa antages at være sunken i Fyrlinien, i Forbindelse med den Omstændighed, at „Carla“ efter den Maade, hvorpaa den formentlig ramte Kutteren (paa skraa agterefter), nærmest maa antages at have ført denne nogle Favne bagover, inden den sank, netop snarest taler for, at den har været opankret en lille Smule Syd for Fyrlinien, om end nærmere ved denne end i og for sig heldigt. Ej heller kan det siges at have været i bestemt Strid med Søvejsreglernes Artikel 11 saa lidt som det i nærværende Tilfælde kan antages at have faaet nogen Betydning for Sammenstødet, at Ankerlanternen ikke var anbragt i Fokkestaget, men i Fokkevantet.

Derimod maa „Carla“ siges under de da foreliggende Forhold paa det paagældende Sted at være gaaet frem med altfor stærk Fart, og der kan derhos efter det fremkomne, særlig naar henses til, hvad der maa anses oplyst om, at det, saaledes som Kommandobroen var anbragt paa „Carla“, i alt Fald ikke var let fra samme at se frem ud over Bakken paa Skibet, ikke antages at have været holdt fornødent Udkig paa Skibet.

Idet „Carla“ derfor findes at have haft den væsentligste Skyld i Sammenstødet, om end ikke den hele, findes de 2 Trediedele af det af Sagsøgeren indtalte Tab at maatte bæres af det nævnte Skib. Dette Tab findes imidlertid ikke at kunne sættes til mere ialt (den tabte Fragt medregnet) end 10.909 Kr. 34 Øre, idet selve „John Frederik“s Værdi med Tilbehør efter det foreliggende ikke skønnes at kunne anslaaes til mere end, som af de Indstævnte selv erkjent, 4800 Kr. $^2/_3$ deraf bliver 7272 Kr. 89 Øre, Sagens Omkostninger ville de Indstævnte derhos have at udrede med 300 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Under Tvang af Exekution i Dampskibet „Carla“ af Nordby med Tilbehør og Fragt bør de Indstævnte: Dampskibsaktieselskabet „Fanø“ til Sagsøgeren: Skibsfører Adolph Jørgensen af Middelfart betale 7272 Kr. 89 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 15de Maj 1901, til Betaling sker, og 300 Kr. i Sagsomkostninger.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

77.

Christiania Sjøret den 10de November 1902.

Kaptein Hakon Pedersen
(Adv. Johan Bredal)

mod

Aktieselskabet „Phos" ved dets Bestyrelse Collett & Co.
(Overrretssagf. Herman Krag).

En Skibsfører, som ved sin Ansættelse betingede sig Udløsning af sine Aktier til Parikurs, naar Afskedigelse fandt Sted inden to Aars Forløb, og som afskediges inden denne Frists Udløb, ansees uden Ansvar for Ophold af Skibet, foraarsaget ved, at han nægtede Fratrædelse, indtil Garanti var stillet ham for Udbetaling af Aktiernes Beløb, han ansees berettiget til Andel af Kaplak, beregnet forholdsvis efter Tiden, for den Del af Reisen, der var udført, da han blev afskediget.

Citanten Kaptein Hakon Pedersen blev ved Kontrakt af 15de Mai 1900 antaget til Fører af det indstævnte Aktieselskabs Staalfregatskib „Phos", i hvilken Anledning han tillige overtog og indbetalte 20 Aktier à 1000 Kroner i Selskabet. Han tiltraadte Posten i Dunkerque 10de Juli samme Aar og gjorde derpaa Reise til Fredriksstad i Ballast, til Melbourne med Trælast, til Belfast med Hvede og til Sundsvall i Ballast for der i Henhold til Befragtning afsluttet under Opholdet i Belfast at indtage Trælast paany til Melbourne. I Sundsvall fik han imidlertid Afsked uden Opsigelse og fratraadte der paa Stedet 9de September 1901.

Nærværende Sag er derpaa i Anledning af Tvist om Opgjøret af Citanten irettebragt efter Stævning af 29de Oktober 1901 og med Paastand om at blive tilkjendt Kr. 4036.59 samt Andel i Kaplak og Udbytte af sidste Tur — den nye, hvorunder Afskedigelsen foregik — efter Sjørettens Skjøn, alt med Rente. Indstævnte har efter Kontrastævning af 10de Januar 1902 nedlagt Paastand om at blive tilkjendt Kr. 7494.90 med Renter. Fra begge Sider er derhos nedlagt vanlig Paastand om Sagsomkostninger.

Der foreligger en Begjæring fra Indstævnte om Udsættelse i Hensigt at faa afhørt Skibets Mandskab, som er paa Reise, men da det ikke er oplyst, hvor Skibet befinder sig, eller naar dets Mandskab kan ventes at være hjemkommet, er der ikke fundet Grund til at udsætte Sagen.

Det omtvistede kan sammenfattes i følgende Poster:

A. Erstatningskrav fra Indstævnte opført i Dokument 8 ad 3 stort Kr. 4900,50 for: „Forskjellen i Forbrug mellem den af Kaptein Pedersen udførte Reise paa Australien og Skibets forrige Reise derhen og Ophold sammesteds."

For at noget Ansvar til Erstatning i saadan Anledning skulde paahvile Citanten, maatte man have Bevisligheder, der kunde godtgjøre, at de specificerede Beløb, som tilsammen udgjøre den nævnte Sum, idethele eller delvis ere paadragne ved uforsvarligt Forhold fra hans Side, idet selve Beløbene i saa Henseende ikke kunde findes afgjørende, men saadanne Bevisligheder haves ikke. Med Hensyn til Indkjøbet af Stuvningsved skal derhos bemærkes, at Citanten ikke havde nogen Opfordring til at gjøre saadant Indkjøb i Fredriksstad, naar han der ikke vidste, om han vilde faa Brug for Stuvningsveden.

Dette Erstatningskrav kan saaledes ikke blive at godkjende.

B. Erstatningskrav fra Indstævnte opført i Dokument 9 ad 3, stort Kr. 5445.00 for beregnet Fragttab grundet paa, at Citanten i Melbourne skulde have indtaget mindst 150 Tons Hvede forlidet.

Da man ikke kan gaa ud fra, at Citanten var bekjendt med, at der ved tidligere Leiligheder var indlastet mere end ved denne, og da hans Forklaring om at have indlastet saameget, som han overhovedet efter Raadslagning med vedkommende Lloydsbesigtelsesmand fandt at kunne indlaste, har Formodningen for sig, antoges heller ikke dette Erstatningskrav at egne sig til nogen Godkjendelse, og det saamegetmere, som Dokument 1 ad 5 viser, at Udlosningen i Belfast kun gav ca. 13 Tons mindre end, hvad der er udlosset gjennemsnitlig paa Fartøiets 7 andre Reiser.

C. Krav fra Citanten paa Kaplakandel for Reiselængden Belfast—Sundsvall.

Da Fartøiet var befragtet fra Belfast til Lastning i Sundsvall, hvor ogsaa Indlastningen var færdig, men Skibet endda ikke afgaaet, vilde Rederiet efter Sjøfartslovens § 128, ifald Befragtningen var bleven hævet der paa Stedet, have havt Krav paa $^3/_4$ Fragt, hvorfor ogsaa Citanten, som efter sin Ansættelseskontrakt tilkom 4 % Kaplak af Bruttofragterne, maa ansees berettiget til Kaplakandel efter Sjø-

fartslovens § 68, men beregnet af Bruttofragten i dens Helhed, da Skibet fortsatte og tilendebragte sin Reise helt frem.

Bruttofragten var £ 2313—10—0, der med en rund Sum kan regnes for Kr. 42,000.00, og da Reiselængden Belfast—Melbourne kan anslaaes til 7½ Maaneder, naar til Reiselængden Belfast—Sundsvall, regnet fra Ballastbegyndelsen 23de Juni og til Fratrædelsen 9de September, var medgaaet 2½ Maaned, sættes Kaplakandelen til 560 Kr.

D. Krav fra Indstævnte paa Kr. 45.00, som Citanten i Sundsvall havde udbetalt for partiel Besigtigelse af Fartøiet ved den engelske Lloyds Agent dersteds. (Der var forøvrigt 2 saadanne Besigtigelser i Sundsvall).

Da det fremgaar af Sagen, at Besigtigelsen i Virkeligheden var til ingen Nytte som kun udført af en Agent for Lloyd og ikke af en Surveyor, samt at den desuden foregik, fordi det fornødne ikke var iagttaget allerede i Belfast, og da Citanten ikke findes at have godtgjort, at han var uden Skyld i den Henseende, antages dette Beløb at burde tilsvares af Citanten.

E. Krav fra Indstævnte paa Kr. 208.00 for Udgifter, paadragne ved, at Citanten i Sundsvall nægtede at fratræde, forinden som skeet 9de September efter at have faaet Garanti stillet med Hensyn til den ham efter Ansættelseskontrakten for Fratrædelsestilfælde tilkommende Udløsning.

Da Citantens Garantiforlangende maa ansees berettiget, idet der efter Kontrakten ikke kunde tilkomme Rederiet nogen Henstand med Erlæggelse af Citantens Aktiers Paalydende 20,000 Kroner i Tilfælde af Afskedigelse, før 2 Aar var hengaact fra Tiltrædelsesdagen, kan Indstævnte ikke antages at have noget Krav paa Erstatning for nogen Udgift i den paagjældende Anledning, hvorfor disse 209 Kroner maa ansees Citanten uvedkommende, uden at nogen nærmere Afgjørelse angaaende deres Berettigelse udkræves.

F. Krav fra Indstævnte, opførte i Dokument 8 ad 3, paa Kr. 361.13 for Udgifter paadragne ved, at Fartøiet efter Afseilingen fra Sundsvall anløb Kjøbenhavn og afmønstrede begge Styrmændene som drikfældige.

Da Sagen i denne Henseende er altfor lidet oplyst til, at man kan danne sig nogen tilstrækkelig begrundet Mening om Styrmændenes Forhold, og hvorvidt i den Anledning Citanten har

forsømt sin Skyldighed med Hensyn til deres Forbliven paa Fartøiet, kan heller ikke dette Krav blive at godkjende.

G. Citantens Krav paa 1 Maaneds Hyre efter Afskedigelsen, beregnet efter dobbelt Styrmandshyre, samt Reiseomkostninger fra Sundsvall til Hjemstedet Larvik.

Dette bestrider Indstævnte, fordi Afskedigelsen havde sin Grund i misligt Forhold fra Citantens Side, og har i saa Henseende under Sagen paaberaabt sig forskjelligt, hvormed Citanten dels i Melbourn, dels i Belfast og dels underveis mellem Belfast og Sundsvall skulde have været efterladen eller forsømmelig, men hvoraf dog kun det, der angaar Forholdet mellem Lloydsbesigtigelsen i Belfast og Fartøiets Klargjøring for Lastningen i Sundsvall synes at kunne være af nogen Betydning. Det er imidlertid uklart, om nogen paaviselig Forsømmelse fra Citantens Side i noget af dette kan ansees begaaet, og der nævnes heller ikke i Rederiets Skrivelse til Citanten af 30te Segtember 1901 nogen anden Grund til Afskedigelsen end „Ødselhed og Drik", uagtet der allerede længe før Afskedigelsen var vexlet Skrivelser, der vise et spændt Forhold, hvorefter Rederiet neppe vilde have undladt at paaberaabe sig, hvad der ogsaa iøvrigt skulde være forsømt. Ødselhed og Drik er imidlertid ogsaa under Sagen paaberaabt, men med Hensyn til Ødselhed gjælder, hvad allerede før i anden Forbindelse er anført, at nærmere fornødne Bevisligheder ikke haves, og med Hensyn til Drikfældighed har Indstævnte overhovedet intetsomhelst bevisliggjort.

Idet Citantens Krav saaledes har Hjemmel i Sjøfartslovens § 65, 66 og 68, og ingen Indsigelse er fremkommet mod selve Beregningen, vil Beløbet, der er beregnet med Kr. 180.00 i Hyre og Kr. 113.00 i Reiseomkostninger, blive at tilkjende ham.

H. Videre Hyrekrav fra Citanten for 4 Dage Kr. 11.50, idet Indstævnte kun har krediteret ham Hyre fra 13de Juli, istedetfor fra 10de Juli 1900 i Dunkerque og til 8de September istedetfor til 9de September 1901 i Sundsvall, hvor Fratrædelsesdagen ikke er medregnet.

Da det maa ansees paa det Rene, at den tidligere Fører af Fartøiet ikke fratraadte før 13de Juli, og Citantens Ansættelseskontrakt tilholdt ham at ordne Tiltrædelsen saaledes, at Rederiet ingen Stund fik Hyre at betale til dem begge,

hvilket man maa gaa ud fra vilde blive Tilfældet, ifald Citanten kunde regne fra 10de Juli, kan Citantens Krav for disse 3 Dage i Dunkerque ikke godkjendes. Derimod maa Kravet for den ene Dag i Sundsvall godkjendes i Overensstemmelse med, hvad der tidligere er anført med Hensyn til hans Forbliven ombord til den 9de September. Da den faste Hyre var 80 Kroner Maaneden, bliver Citanten saaledes at tilkjende Kr. 2.67.

I. Krav fra Citanten paa Kr. 267.36 for Assurance af hans Aktieandel i Fartøtet for det ved Afskedigelsen forløbne Tidsrum af den nye Reise.

Da Ansættelseskontrakten udtrykkelig bestemmer, at Citanten „besørger selv sine Andele i Skibet forsikret", kan han ikke antages i noget Tilfælde at have noget Retskrav paa Refusion hos Rederiet for Assuranceudlæggene, hvorfor dette Krav ikke kan godkjendes.

K. Krav fra Citanten paa Andel i Udbyttet af den nye Tur for de ham tilhørende 20 Aktier.

Da Ansættelseskontrakten bestemte, at Citanten i Tilfælde af Opsigelse til Fratrædelse inden 2 Aar fra Tiltrædelsesdagen blev „at udløse al pari", uden at noget videregaaende Retskrav i et saadant Tilfælde for ham som Aktionær stipuleredes, og da det ogsaa er paa det Rene, at han efter Afskedigelsen blev fyldestgjort for Aktiernes fulde Paalydende og endvidere maa ansees givet, at han som Aktionær heller ikke kunde fordre noget Separatopgjør efter Tilbageerlæggelsen af Reiselængden Belfast—Sundsvall for denne Reiselængdes Vedkommende, ligesom deraf heller intet separat Udbytte kunde forudsættes at være fremkommet, kan Kravet ikke blive at godkjende.

I det Opgjør, som Citanten efter Afskedigelsen blev meddelt, Dokument 2 ad 2, ere de under Post A. og B. samt F. omhandlede Erstatningskrav repræsenterede ved et for Tilfælde af mindelig Ordning opført Beløb, der altsaa bliver at fraregne.

Ligeledes er Citanten debiteret for de under Post D. omhandlede Kr. 45.00, der altsaa bliver staaende.

Endvidere er han debiteret for de under Post E. omhandlede Kr. 208.00, der altsaa blive at godtgjøre ham.

Og endelig er han krediteret de under Post H. omhandlede Kr. 2.67 for lidet, hvilke altsaa ligeledes blive at godtgjøre ham.

Forøvrigt ligge de omtvistede Poster udenfor det meddelte Opgjør.

Dette Opgjør udviser, naar ovennævnte Erstatningsbeløb fraregnes, en Saldo i Citantens Favør stor. . . . Kr. 3211.73

hvortil altsaa bliver at læggge:

efter Post	C.	„	560.00
— „	E.	„	208.00
— „	G.	„	293.00
— „	H.	„	2.67
		Kr.	4275.40,

hvilket Beløb bliver Citanten at tilkjende med 4 % Renter fra 30te Oktober 1901, medens Parterne forøvrigt blive at frifinde for hinandens Tiltale.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Aktieselskabet „Phos“ ved dets Bestyrelse Collett & Co. bør til Citanten Kaptein Hakon Pedersen betale 4275 — fire Tusinde to Hundrede fem og sytti — Kroner 40 — fireti — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 30te Oktober 1901, til Betaling sker, men forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{29}/_{10}$ og $^{4}/_{11}$. *Ole Norbye.*

Enig. $^{30}/_{10}$—$^{5}/_{11}$ 1902. *M. Saxlund.*

Enig. $^{31}/_{10}$—$^{7}/_{11}$ 1902. *H. F. Schetelig.*

78.

Kongl. Maj.ts Dom den 26 November 1902.

Ångfartygs Aktiebolaget Sverige i Göteborg

emot

Grosshandlaren Adolf Bratt såsom innehafvare af firman Adolf Bratt & Co.

I upprättadt certeparti hade den Ångfartygsaktiebolaget Sverige tillhöriga ångaren „Vanadis" blifvit befraktad af firman Adolf Bratt & Co. för transport af stenkol och cokes under år 1900 från olika hamnar i England till Göteborg på, bland andra, vilkor att lastningen skulle ske på 48 löpande timmar enligt kolgrufveförbindelse och att ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 25 pounds per dag.

Då ångaren, som den 2 Augusti 1900 ankommit till Blyth för intagande af last, efter af befälhafvaren den 6 i samma månad gjord anmälan först den 11 Augusti på eftermiddagen eller efter 107 timmar blifvit till fullo lastad, fordrade bolaget ersättning af firman för öfverliggetid och yrkade uti stämning till Rådstufvurätten i Göteborg att firman måtte åläggas utgifva sådan ersättning dock för endast 48 timmar med 50 pounds.

Enär bolaget genom sin agent anmält att fartyget skulle vara lastfärdigt redan omkring den 25 Juli och bolaget på grund af de vid ifrågavarande grufvor brukliga kolgrufveförbindelser varit skyldigt underkasta sig en utsträckning i lastningstiden af 84 timmar, men endast 56 timmar i verkligheten tagits i anspråk, fann Rådstufvurätten i dom den 27 Juli 1901 bolaget ej vara berättigadt till ersättning för öfverliggetid.

Såväl Göta Hofrätt som Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.

Emellan Ångfartygsaktiebolaget Sverige i Göteborg och firman Adolf Bratt & Co. derstädes hade den 23 Oktober 1899 upprättats certeparti, hvarigenom den bolaget tillhöriga ångaren „Vanadis" af nämnda firma befraktats för transport af stenkol eller cokes under år 1900 från olika hamnar i England till Göteborg på vilkor, bland andra, att lastningen skulle ske på 48 löpande timmar enligt kolgrufveförbindelse och att ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 25 pounds per dag. Den 2 Augusti 1900 hade förenämnde ångare ankommit til Blyth, der lastning skulle ega rum. Sedan ångarens befälhafvare Måndagen den 6 i samma månad klockan tio förmiddagen gjort anmälan att ångaren vore lastfärdig, hade lastningen först nästpåföljde Lördag den 11 August klockan omkring 5 eftermiddagen varit till fullo verkställd eller 107 timmar efter det densamma Tirsdagen den 7 Augusti klockan 6 förmiddagen bort taga sin början. Från sagde 107 timmar borde dock afgå 3 timmar som användts för

intagande af bunkerkol för fartygets eget behof, hvadan öfverliggetiden rätteligen utgjorde 104 ÷ 48 = 56 timmar. Då emellertid Grosshandlaren Bratt vägrade att betala i utställd räkning fordrad ersättning för öfverliggetid, hvilken i samma räkning upptogs till endast 48 timmar, uttog bolaget stämning å firmans innehafvare till Rådstufvurätten i Göteborg och yrkade åläggande för honom att utgifva ersättning för 48 timmars öfverliggetid med 50 pounds jemte ränta och godtgörelse för rättegångskostnaden.

Uti Dom den 27 Juli 1901 yttrade Rådstufvurätten: Enär firman Andersson & Lindberg i Göteborg, hvars ene delegare, Konsuln A. O. Andersson, vore verkställande direktör för bolaget, och hvilken firma jemlikt å certepartiet skulle minst 8 dagar innan ångaren vore färdig att lasta, derom göra anmälan hos befraktaren, i bref af den 12 Juli underrättat såväl Adolf Bratt & Co. som Bratts ombud Wm. Stowell i Newcastle att ångaren „Vanadis" beräknades vara färdig att intaga ifrågakomna last omkring den 25 i sistnämnda månad, hvilken dag Stowell i anledning deraf hos aflastaren angifvit såsom ångarens lastningsdag;

ty och som de vid ifrågavarande grufvor brukliga kolgrufveförbindelser innehölle att, om vederbörande fartyg icke vore beredt att intaga last inom 48 timmer efter klockan 6 å den bestämda lastningsdagen, 24 timmars extra lastningstid skulle medgifvas och att för hvarje följande tidsrymd af 24 timmar, som fartyget fördröjdes, den aftalade lastningstiden skulle förlängas med ytterligare 6 timmar;

alltså och då föreskriften i certepartiet, att lastningen skulle ske på vissa timmar enligt kolgrufveförbindelse, måste anses innebära att kolgrufveförbindelsens bestämmelser angående udsträckning i vissa fall af lastningstiden skulle ega tillämpning å ifrågavarande befraktning, hvilket äfven vunne stöd af den utaf Grosshandlaren Bratt förebragta bevisningen, samt bolaget sålunda i förevarande fall varit skyldigt underkasta sig en utsträckning i lastningstiden af 84 timmar, deraf dock, sedan ofvannämnda afdrag skett för de 3 timmar, hvilka åtgått för intagning af bunkerkol, endast 56 timmar i verkligheten tagits i anspråk;

funne Rådstufvurätten bolaget ej vara berättigadt till ersättning för öfverliggetid, i följd hvaraf bolagets talan ogillades; och ålades bolaget att ersätta motparten dennes kostnad å rättegången med 350 kronor.

Bolaget fullföljde talan i Göta Hofrätt och påstod att enligt certepartiet bolaget bundit sig vid att låta kolgrufveförbindelserna vara mot bolaget gällande endast beträffande beräkningen af lastnings- eller lossningstiden sedan lastning eller lossning börjat; samt att innebörden af 8 dagars anmälan vore att befraktaren skulle få veta ungefärliga tiden, när fartyget vore att förvänta, så att befraktaren kunde få tillfälle angifva å hvilken af de i certepartiet angifna platser last kunde erhållas. Enligt certepartiet hade befälhafvaren att från närmaste lastningshamn telegrafera om afgångstiden derifrån. Bolaget yrkade derföre bifall till sin talan eller att åtminstone rättegångskostnaderna måtte qvittas.

Bratt & Co. bestred hvad bolaget anfört och begärde ersättning för kostnaderna i Hofrätten.

Hofrätten meddelade Dom den 16 Maj 1902 och fann ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens Dom samt förpligtade bolaget att med 42 kronor ersätta Bratt & Co.s kostnader i Hofrätten.

Bolaget sökte ändring hos Kongl. Maj.t, som Bratt & Co. bestred.

Med bifall till Nedre Revisionens hemställan pröfvade Högsta Domstolen rättvist fastställa Hofrättens Dom samt ålade bolaget att ersätta motpartens kostnader å saken hos Kongl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

Indhold: 75. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Firmaet Cl. Christensen & Co. mod Kaptajn Oscar Johnson. — 76. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Skibsfører Adolph Jørgensen mod Aktieselskabet: Dampskibsselskabet „Fanø“. — 77. Christiania Sjøret: Kaptein Hakon Pedersen mod Aktieselskabet „Phos“. — 78. Kongl. Maj.t: Ångfartygs Aktiebolaget Sverige emot Grosshandlaren Adolf Bratt.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24	Aargang III	1902

79.

Norges Høiesteret den 5te November 1902.

T. Sandvig
(Adv. Jac. Vogt)

mod

Dampskibet „Vibran"s Rederi.
(Advokat Henrik Feragen.)

Et Rederi sagsøges til Erstatning af Maanedsbefragteren for Tab, foranlediget ved at det under den periodiske Besigtelse viste sig nødvendigt at indsætte ny Axel, hvorved Skibet for længere Tid unddroges Maanedsbefragterens Disposition. Rederiet frifindes, bl. a. af den Grund, at Maanedsbefragteren ikke havde bevist noget Tab.

Assessor *Motzfeldt:* Under en af Dampskibet „Vibran"s Rederi mod T. Sandvig i Haugesund anlagt Sag til Indtale af Maanedsfragt efter et Timecharter-Certeparti blev Sandvig ved Haugesunds Sjørets Dom af 20de August 1901 tilpligtet at betale 563 £ med Renter fra 23de Juli 1901 samt 100 Kroner i Procesomkostninger. Dampskibet „Vibran"s Rederi blev frifundet for Sandvigs Kontrasøgsmaal.

Sjørettens Dom er af T. Sandvig indbragt for Høiesteret, hvor han har nedlagt saadan Paastand:

At Appellanten tilpligtes at betale det paasøgte Beløb med Fradrag af: *principalt:* Kr. 3844.54 — *subsidiært:* det Beløb, der ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, fastsættes som Erstatning for det Tab, „Vibran" har gaaet med i Tiden fra 6te Mai til 15de Juni 1901, med lovlige Renter fra Paaklagen, samt at i begge Tilfælde Appellanten tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

„Vibran"s Rederi har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet samt sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sjørettens Dom.

To af de Indsigelser, som Sandvig gjorde gjældende for Sjøretten, nemlig de, som er omhandlet under Post 2 i dennes Præmisser, er ikke gjentaget for Høiesteret. Her for Retten har Sandvig kun fastholdt Indsigelsen under Post 1, at han er berettiget til at fordre Certepartiet hævet af den Grund, at Rederiet under Dampskibets Henliggen i Dok i Stavanger lod foretage periodisk Besigtelse af Skibet og Ombytning af Propelaxelledningen, der viste sig at have Brister og at være tæret. Det var ikke i Certepartiet nævnt, at Dampskibet af Veritas havde faaet Udsættelse med den Besigtelse, der skulde været foretaget i Slutningen af 1900. Og Rederiet havde intet Forbehold taget om Ret til at tage Dampskibet fra Befragteren i Løbet af Certepartiets Løbetid for at lade det gjennemgaa Besigtelse. Ved at optræde som skeet havde derfor Rederiet efter Sandvigs Mening gjort sig skyldig i et Brud paa Kontrakten.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten.

Forsigtighed burde maaske have tilsagt Rederiet ved Certepartiets Indgaaelse at tage Forbehold som nævnt. Og Sandvig har ogsaa fremskaffet nogle Erklæringer om, at saa burde være skeet. Disse finder jeg dog ikke afgjørende. Jeg behøver imidlertid ikke her at afgjøre Spørgsmaalet i sin Almindelighed. Sandvig har her i Skranken udtalt, at der var en Mulighed for, at Rederiet af Veritas havde erholdt Udsættelse udover Certepartiets Løbetid med at afholde den periodiske Besigtelse. Der var isaafald ingen Nødvendighed for at foretage Besigtelsen under Certepartiets Løbetid. Og jeg finder, at der ialfald under de forhaandenværende Omstændigheder ikke fra Rederiets Side er begaaet noget Brud paa Certepartiet, der kan give Sandvig

Ret til at fragaa dette. Det er nemlig her ikke Rederiet, der har taget Skibet ud af Farten. Det er Befragteren selv, der under Anførsel om, at Bunden var uren og skidden, forlangte Skibet doksat og repareret. Det er da en naturlig Ting, at Rederiet, naar Fartøiet paa eller ganske nær sit Hjemsted af en anden Grund doksættes, da benytter Anledningen til at lade det underkaste den periodiske Besigtigelse. Og det er fra Sandvigs Side udtrykkelig udtalt, at det egentlig ikke er Foretagelsen af denne Besigtelse, hvorover han anker. Han anker over den under Besigtelsen fornøden fundne Ombytning af Axelledningen, der tog lang Tid. Jeg skal i den Anledning bemærke, at Fartøiet i Slutningen af Marts Maaned kort før Paaske kom hjem for at gaa i Dok, og at man holdt paa med Bundskrabning, Drivning, Paalægning af ny Hud og andet nødvendigt Skibseftersyn indtil den 17de April. Efter den Tid var Fartøiets Ophold i Dokken utvivlsomt foranlediget ved Indsættelsen af ny Propelaxelledning. Fartøiet var færdigt den 4de Mai. Det er altsaa denne Forsinkelse, hvorom her handles. Men Befragteren havde selv ialfald i den første Tid, hvori Fartøiet stod i Dok, givet tydelig tilkjende, at det for ham saalangtfra hastede med at faa Skibet tilbage, at han tværtom gjerne saa, at det drog ud med Reparationen. Tingen var jo, at han, medens Fartøiet stod i Dok, slap at betale Maanedsfragten. Og Fragtmarkedet var, efter hvad der er anført, paa denne Tid temmelig mat og flaut. Angaaende Befragterens Udtalelser i nævnte Henseende henviser jeg til, hvad der er forklaret baade af Skibets daværende Fører og af dets forhenværende Fører, der førte Tilsyn med Skibet under Doksætningen, samt af Værkstedets Bestyrer og af et Vidne, som er afhørt under et Sjøretstingsvidne i Haugesund den 28de Juli iaar. Befragterens eget Brev af 11te April 1901 til Rederiet synes heller ikke at vise, at det var ham magtpaaliggende at faa Fartøiet hurtig færdigt. Hertil kommer, at Opdagelsen af Propelaxelledningens Tilstand ikke behøver at staa i nogen nødvendig Forbindelse med den periodiske Besigtelse. Axelledningen kan naarsomhelst vise sig daarlig. Og det er en Tilfældighed, naar det opdages. I én af de af Sandvig paaberaabte Erklæringer heder det ogsaa udtrykkelig, at Rederiet, der iøvrigt tillægges fuldt Ansvar for Skibets Brugbarhed, intet Ansvar har for „uberegnelige Hændelser, hvorover det ingen Kontrol har. Til saadanne henregnes tilfældigt Bytte

af Propelaxel, idet Rederiet kun leilighedsvis har Anledning til at undersøge Axelens Brugbarhed."

Jeg er endelig ogsaa enig med Sjøretten i den Betragtning, som er den eneste, hvorpaa den har bygget sin Afgjørelse i dette Punkt, nemlig at det ikke er godtgjort, at der er paaført Befragteren noget Tab ved det som Følge af Ombytning af Propelaxelledningen forlængede Ophold i Dokken.

Jeg finder, at der har været saa liden Grund for Sandvig til at indbringe denne Sag for Høiesteret, at han ikke kan undgaa at betale Sagens Omkostninger.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, T. Sandvig, til Indstævnte, Dampskibet „Vibran"s Rederi, 550 — fem Hundrede og femti — Kroner.

Assessor *Thoresen:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Expeditionssekretær *Bull:* Ligesaa. Det eneste Spørgsmaal, som for mig har fremstillet sig som tvivlsomt, er, hvorvidt Rederiet ikke var forpligtet til i Certepartiet at indtage et Forbehold i Anledning af, at Fartøiet, som skulde været underkastet periodisk Besigtelse i 1900, havde faaet Udsættelse hermed, og at saadan Besigtelse altsaa maatte ventes at skulle finde Sted i Løbet af Certepartiets Løbetid. Ligesom der af Appellanten er erhvervet en Række Erklæringer for, at Rederiet skulde have en saadan Pligt, saaledes er det ogsaa i og for sig naturligt, at en Befragter kan vente ved Afslutningen af Befragtningskontrakten at faa Besked om dette Punkt.

Det maa imidlertid mærkes, at en enkelt af de saaledes fremkomne Erklæringer dog er noget ubestemt, og at der i og for sig vanskelig kan lægges nogen særdeles stærk Vægt paa Erklæringer, som saaledes er erhvervede kun fra Privatmænd, som den ene Part har henvendt sig til. Men dertil kommer den Omstændighed, at medens det er meget sædvanligt, at Timecharteres udstrækker sig over lang Tid, ofte flere Aar, er det, efter hvad der i Sagen er paa det Rene, ikke blevet sædvanligt i de trykte Formularer for Timechartereformularer, som forøvrigt indeholder en Række af detaljerede Bestemmelser — at indtage noget Forbehold om periodisk Besigtelse. Aldenstund det maa være et ganske regelmæssigt forekommende Tilfælde, at periodisk

Besigtelse maa finde Sted i Løbet af et Timecharters Løbetid, er den Omstændighed, at den trykte Text altsaa ikke indeholder noget saadant Forbehold, et Indicium, som taler i Retning af, at Undladelse af at tage saadant Forbehold ikke i og for sig skulde være en væsentlig Misligholdelse fra Rederiets Side. Kommer saa hertil, som af Førstvoterende nævnt, at i det foreliggende Tilfælde skulde der, efter hvad der ifølge Proceduren maa antages, være en Mulighed for, at Rederiet kunde faa Besigtelsen udskudt til efter Certepartiets Udløb, samt at Befragteren ikke strax, da han erfarede, at Besigtelse fandt Sted, har paaberaabt denne Omstændighed i og for sig som Annullationsgrund, saa kommer jeg altsaa med Førstvoterende til det Resultat, at nogen væsentlig Misligholdelse fra Rederiets Side i det omhandlede Punkt her ikke kan siges at være godtgjort.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder derhos i det Væsentlige Tredievoterendes Bemærkninger.

Assessor *Roll,* extraordn. Assessor, Byretsassessor Dr. *H. Scheel* og Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Dampskibet „Vibran"s Rederi, Haugesund, har under nærværende Sag saggivet T. Sandvig, Haugesund, til Betaling af 563 Pounds Sterling 10 Shillings med Renter og Sagsomkostninger, hvilket Beløb udgjør Fragt for 2½ Maaned fra 21de Mai d. A. af nævnte Skib, der ved Certeparti af 6te December 1900 blev bortfragtet til Indstævnte for 12 Maaneder efter en Fragt af 230 £ pr. Maaned + 2 % Kommission. Indstævnte har taget til Gjenmæle og efter udtaget Modstævning nedlagt saadan Paastand: „At Hovedcitanten tilpligtes at betale Kontracitanten principalt 300 £ med Renter fra Paastævningen, subsidiært Erstatning for i Stævningen nævnte Misligholdelser af Certepartiet efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Hovedcitantens Bekostning, med lovlige Renter af Erstatningssummen samt for begge Tilfælde denne Sags Omkostninger." Og i Kontrastævningen anføres angaaende de paastaaede Misligholdelser følgende:

Rederiet har imidlertid i flere Henseender brudt Certepartiet, hvorfor Befragteren mener at have Kontrakrav paa dette.

Befragtningen er sluttet paa 1 Aar og var naturligvis Forudsætningen den, ligesom det ogsaa udtrykkelig er udtalt i Certepartiet, at Skibet ved Befragtningens Begyndelse skulde være i den Stand og Stilling, at det kunde udføre sine Ture i Befragtningstiden. Dette var imidlertid ikke Tilfælde, idet det før Befragtningens Afslutning var paa det Rene, at Skibet maatte periodisk besigtiges for Klassificering og til den Ende altsaa maatte lægges op den hertil fornødne Tid. Saadan Klassificering har da ogsaa fundet Sted

i Vaar, i hvilken Anledning Skibet laa oplagt i Stavanger i henved 2 Maaneder. Saasnart Befragteren blev vidende om dette Forhold, forlangte han at annullere Certepartiet, men da dette ikke blev accepteret af Rederiet, reserverede han sig Erstatning under Tilkjendegivende af, at eventuel Bortfragtning af Skibet gjordes for Rederiets Regning og Resiko. Paa denne Maade har Befragteren lidt et Tab af 300 £, som Rederiet altsaa maa erstatte. Endvidere har det vist sig, at Skibet laster mindre og stikker dybere, end Befragteren efter de ved Certepartiets Indgaaelse stedfundne Forhandlinger m. v. var berettiget til at gaa ud fra. Ogsaa herfor fordres Erstatning."

Mod Kontrasøgsmaalet har Citanten principalt gjort gjældende, at Overensstemmelser som de Kontrasøgsmaalet angaar efter Certepartiet skal afgjøres ved Voldgift og at Citanten ved Voldgiftskjendelse af 7de Juli d. A. helt er frifunden for Indstævntes Krav, ligesom Citanten i et senere Tilsvar har anført, at det af Voldgiftsrettens behandlede Spørgsmaal mod Bortfragterens Protest ikke engang kan forelægges Domstolene, men maa afgjøres ved Voldgift.

Retten skal i Anledning af denne formelle Indsigelse bemærke, at den paaberaabte Voldgiftskjendelse utvivlsomt ikke kan tillægges nogen Betydning. Voldgiftskjendelsen konkluderer vistnok saa: „Certepartiet af 6te December 1900 bliver efter Voldgiftens Skjøn ved Magt at stande med Fradrag af Maanedsleie for den Tid, Damper „Vibran" henlaa for Klassificering i Stavanger", men i Præmisserne udtaler Mændene: „Efter grundig Debatteren pro og contra begge Parter fandt man, at da Sagen i sin Helhed er saa kompliceret, at noget yderligere Forlig ikke kan opnaaes, anser vi, at Certepartiet af 6te December 1900 bør staa ved Magt; men maa samtidig tillægge, at Parterne kan lade Sagen afgjøres ved Sjøret og i Tilfælde appellere Sjørettens Kjendelse til Høiesteret." Og det maa da være klart, at Voldgiftsmændene ikke har villet indlade sig paa definitivt at afgjøre den dem forelagte Sag, og at der følgelig ikke foreligger nogen Kjendelse, der fastslaar, hvad der mellem Parterne skal være Ret. Hvad den anden Del af den formelle Indsigelse angaar, nemlig, at Tvisten efter Certepartiet overhovedet ikke henhører under Domstolene, antager Retten, at Indstævnte maa gives Medhold i, at denne Del af Indsigelsen er forspildt som forsent fremsat.

I Realiteten dreier Tvisten mellem Parterne sig om:

1. hvorvidt Indstævnte paa Grund af, at Dampskibet har været oplagt i Stavanger for periodisk Besigtigelse (Klassificering) og Reparation er eller har været berettiget til at annullere Certepartiet, og

2. hvorvidt Skibet laster mindre og stikker dybere end Forudsætningen var ved Afslutningen af Certepartiet.

Ad 1 bemærkes: Paa Forlangende af Indstævnte blev Skibet doksat i Stavanger og samtidig lod Citantskabet Skibet besigtige og reparere. Skibet blev paa denne Maade henliggende i Stavanger, efter Indstævntes Opgivende i ca. 2 Maaneder, efter Citantskabets fra 26de Marts til 4de Mai d. A. Retten finder det unødigt at indgaa nærmere paa denne Del af Sagen. Indstævnte har til Støtte for sin Paastand om, at Citantskabet ved Misligholdelse skulde have givet ham Ret til at hæve Kontrakten ene og alene paaberaabt sig den Omstændighed, at Citantskabet i Forbindelse med Doksætningen lod Skibet besigtige og reparere i større Udstrækning, og det uden engang at

antyde, hvori hans Interesse ved den paastaaede Misligholdelse har lidt. Og ligesaalidt har han paastaaet, at han er paaført noget Tab ved at Skibet blev henliggende i Stavanger den paagjældende Tid. Og hans Skadeberegning knytter sig ogsaa helt til Tiden efter Oplægningen i Stavanger. Men selv om det nu maatte antages, at Citantskabet har været uberettiget til at lade Skibet henligge i Stavanger udover den Tid, som var nødvendig for den af Indstævnte forlangte Doksætning, saa kunde dog ikke dette i og for sig være tilstrækkeligt til at berettige Indstævnte til at hæve Kontrakten, al den Stund denne Misligholdelse ikke har været af Betydning for Indstævnte, hvad den efter det anførte maa forudsættes ikke at have været.

Ad 2. Indstævntes Paastand om, at Skibet laster mindre og stikker dybere end forudsat, støtter sig ikke til nogen i Certepartiet indeholdt Oplysning om Skibet, men derimod paa, at i en af Rederiet udfærdiget, trykt Plan over Skibet, er dets Bæreevne anført for stort og dets Dybgaaende for liden. Det er paa det Rene, at denne Plan ikke af Citantskabet er udleveret til Indstævnte i Anledning af den Fragtafslutning, nærværende Sag gjælder, ligesaalidt som Planen har været paaberaabt ved Afslutningen af Certepartiet. Men Indstævnte gjør gjældende, at Citantskabet i Anledning af en tidligere Befragtning havde udleveret et Exemplar af Planen til en Mægler, hvilket efter hvad der er *in confesso*, for nærværende Sag vilde have havt samme Betydning, som om Planen i Anledning af en tidligere Befragtning havde været udleveret til Indstævnte. I denne Plan angives Bæreevnen til 600 Tons exclusive Bunkers, men i det Exemplar, som af Indstævnte paastaaes udleveret var, siger Indstævnte, Ordet „exclusive" rettet til inclusive. Da Bunkers tager ca. 50 Tons, skulde, siger Indstævnte videre, Skibets Nettobæreevne være 550 Tons, men Skibet lastede ikke engang 500 Tons.

Citantskabet har ved Siden af, at det bestemt benægter at have udleveret noget Exemplar af denne Plan til Mægleren tillige gjort gjældende, at Citantskabet i Planen udtrykkelig havde fraskrevet sig Garanti for de i Planen opgivne Data og derhos anført, at de, der havde faaet noget Exemplar af Planen, har været gjort opmærksom paa, at det om Bæreevnen og Dybgaaendet anførte ikke holdt Stik. Dette sidste er af Indstævnte mødt dermed, at naar Citantskabet indlod sig paa at rette Planen, maatte man være berettiget til at gaa ud fra, at Rettelsen var rigtig. Paastanden om, at Skibet stak dybere end forudsat, er under Proceduren ikke nærmere omhandlet. Efter den fra Citantskabets Side fremkomne Benægtelse maa Bevisbyrden i det her paagjældende Spørgsmaal paahvile Indstævnte, og da det nu ikke er godtgjort af denne, at Citantskabet nogen Gang, hverken til Indstævnte eller nogen paa dennes Vegne, har udleveret noget Exemplar af den omtalte Plan, kan Indstævnte, om han ad anden Vei er kommen i Besiddelse af et Exemplar af Planen, ikke paa den Omstændighed, at Oplysningerne i Planen ikke stemmede med det virkelige Forhold, begrunde noget Ansvarskrav mod Citantskabet. I Henhold til det anførte kommer Retten til det Resultat, at Indstævnte vil være at tilpligte at betale det paasøgte Beløb mod hvilket, bortseet fra Kontrasøgsmaalet, ingen Indsigelse er nedlagt, og i hvilket ikke er indbefattet Fragt for den Tid, Dampskibet henlaa i Stavanger, medens Citantskabet vil være at frifinde for Modsøgsmaalet.

Indstævnte antages derhos at burde erstatte Citantskabet Processens Omkostninger, hvilket billiges med Kr. 100.00.

Thi kjendes for Ret:

T. Sandvig, Haugesund, bør til Dampskibet „Vibran"s Rederi betale 563 — fem Hundrede tre og sexti — Pounds 10 — ti — Shillings britisk Sterling enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af dette Beløb fra 33de Juli d. A. til Betaling sker samt i Procesomkostninger 100 — et Hundrede Kroner. Dampskibet „Vibran"s Rederi bør for T. Sandvigs Tiltale i denne Sag fri at være. Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

80.

Fredriksstad Sjøret den 12te November 1902.

Christiania Handelsbank
(Overrretssagf. Stilo)

mod

Aktieselskabet „Sitona".
(Overretssagf. Movig).

Et Parti Hø udleveres i London, uden at Modtagerne var legitimerede ved lovligt Konnossement, hvorfor Rederiet dømmes til at erstatte Indehaveren af Konnossementet al derved foranlediget Tab.

Ved Skrivelse af 26de Marts 1902 bekræftede J. Hasleff Skjefstad at have solgt til Firmaet Mungo Gray & Co., Glasgow, bl. a. et Parti Hø, at levere i London, hvor Firmaet har en Filial. Det heder i Skrivelsen: „Betaling 90 % kontant mod Dokumenterne og de resterende 10 % efter Godsets Ankomst. Vægten at godkjendes kun fra en autoriseret Veier i London eller Glasgow. Leverance successivt April—Mai Maaned 1902", hvorefter der sluttelig anordnes Voldgift af uinteresserede Parter i Tilfælde af Tvist. Den 2den Mai d. A. afskibede Skjefstad vel 81 Tons eller 1016 Baller Hø med Dampskibet „Mimona", der eiedes af Aktieselskabet „Sitona". Ifølge Skrivelse af 7de April d. A. fra Skibsmæglerne Vogt & Holst i Moss til „Mimona"s Redere, K. Andersen & Co., Fredriksstad, var Skibet berettiget til „at laste op til 50 % paa Dæk, vel beskyttet af

Presenninger." Under Indlastningen, der foregik i Pramme fra Hortens Brygge, medens Dampskibet paa Grund af ugunstigt Veir laa ude paa Reden, viste det sig, at en Del Høballer var vaade. Skibets Kaptein, Anonsen, forlangte i den Anledning efter sin egen Forklaring, at Skjefstad, forinden Konnossement tegnedes, skulde udstede en Erklæring, hvorefter „Mimona" fritoges for ethvert Ansvar for Væde og Bedærvelse af Høet. Skjefstad udfærdigede ogsaa en den 2den Mai d. A. dateret Erklæring, ifølge hvilken Skibet fritoges for „eventuel Skade som Væde og Bedærvelse." Uanseet Certepartiet indtoges 20 Tons Hø i Rummet, medens Resten, ca. 61 Tons, blev lagt paa Dæk.

Forinden Skibets Afgang udfærdigedes rene Konnossementer, undertegnet af Kaptein Anonsen. Det ene Konnossement endosseredes af Skjefstad in blanco, hvorefter E. H. Stilo endosserede det, ligeledes in blanco, og anbragte Papiret i Christiania Handelsbank, som sendte det til Bank of Scotland til Incasso, idet Papiret skulde udleveres til den, der betalte Ladningen. Konnossementet blev imidlertid ikke indløst, hvorfor Bank of Scotland returnerede det til Handelsbanken. Der var i Mellemtiden passeret følgende:

Da „Mimona" var kommen ind i Surrey Dock i London, antagelig den 6te Mai, lagde Lægtermænd til Siden og sagde, at de skulde have det Parti Hø, som var indlastet i Horten. Omtrent samtidig kom den samme Formand, som ogsaa tidligere havde modtaget Hø fra Mungo Gray & Co. Som det synes ifølge Koutume i Dokkerne i London, blev Høet strax udlosset i Lægterne; men disse kan i Almindelighed ikke komme ud af Dokken uden mod Pass fra Kaptein eller 1ste Styrmand, der selvfølgelig paa sin Side ikke har Ret til at udstede Pass uden mod rette Konnossement. Noget Konnossement var imidlertid endnu ikke præsenteret, da Høet var helt udlosset, hvorfor Lægterne blev liggende Natten over i Dokken. Næste Dag underrettede Kapteinen Skibets faste Mægler, Firmaet John Goodchild & Co. om, at intet Konnossement var kommet, men fik paa Firmaets Kontor det Svar, at Alt var i Orden, og at Fragten var betalt. Indtil „Mimona" den paafølgende Dags Morgen (8de Mai) forlod London, var fremdeles intet Konnossement forevist, hvorfor heller intet Pass blev udstedt enten af Kaptein eller 1ste Styrmand. Det maa antages, at Lægterne ialfald den 7de om Aftenen endnu laa i Dokken.

Nu viser det sig, at Firmaet Mungo Gray & Co., for hvem Høpartiet, som anført, var bestemt, er kommen til Kundskab om, at en betydelig Del af Høpartiet ved Ankomsten til London var bedærvet af Vand; Firmaet nægtede derfor at honorere den Anvisning, som Bank of Scotland præsenterede til Konnossementets Indløsning. Ved Telegram af 7de Mai d. A. til Agent Sigurd Selmer i Kristiania, gjennem hvem Salget af det omhandlede Parti Hø var formidlet, reklamerer Mungo Gray & Co.s Londonerfilial bl. a. over, at angivelig 317 Baller Hø er gjennemvaade. Det nægter derfor Accept og forlanger Tratten reduceret til 150 £, hvorhos det tilføier: „Arbeider for Deres Regning. Telegrafer." Agent Selmer svarer samme Dag: „Betal Dokumenterne. Tag Arbitration," hvorpaa Filialen telegraferer, at det nægter Betaling, og at hvis Selmer alvorlig agter at arbitrere, maa han øieblikkelig telegrafere Navn. I Henhold hertil opgiver Selmer, fremdeles under 7de Mai, telegrafisk som Voldgiftsmand Ralfe i Firmaet Seaward Brothers, idet han igjen indleder Telegramet med et Forlangende om, at Tratten skal honoreres. Den 8de næstefter telegraferer derpaa Ralfe til Agent Victor Dahll fra London, som imidlertid opholdt sig i Kristiania, og som af E. H. Stilo (eller Skjefstad?) var anmodet om at skaffe en Voldgiftsmand og derfor maa formodes at have henvendt sig til Ralfe, at omtrent 20 Tons af Partiet er gjennemvaade og ødelagte, men at Herrerne Willis byder 40 Shillings for disse 20 Tons og 82 Shillings for Resten mod at erholde Dokumenterne; men medens Underhandlinger om dette Tilbud paagik, viste det sig, at Mungo Gray & Co., London, var kommen i Besiddelse af Høpartiet.

Dette skeede ved Hjælp af et af de ikke endosserede Konnossementer, som Agent Selmer ved Skrivelse af 3die Mai d. A. sendte Mungo Gray & Co.s Londonerafdeling, for, som han siger i en beediget Erklæring af 2den Juni 1902, at advisere Firmaet Størrelsen og Beskaffenheden af Ladningen, hvad det tidligere havde klaget over ikke var skeet i Tide. I sin Skrivelse, hvormed ogsaa fulgte Faktura, betegner han dem som „Kopi af Faktura og Konossement." Dette Konossementsexemplar var altsaa ikke endosseret af nogen Vedkommende, hvorimod „Mimona"s Mægler, det nævnte Firma John Goodchild & Co., paa Papirets Bagside sees at have tegnet sit Firma under følgende Ordre: „Til 1ste Officer paa „Mimona". Behag at levere Omstaaende til Mungo Gray & Co."

Mungo Gray & Co. tilbød derpaa Bank of Scotland 150 £,

idet Firmaet vilde betale Fakturaprisen for den friske Del af Høet og 30 Sh. pr. Ton for den bedærvede Del. Banken refuserede imidlertid dette Tilbud, hvorefter Mungo Gray & Co. krediterede Skjefstad de nævnte 150 £ i deres Mellemværende for Salg af forskjellige Ladninger.

Christiania Handelsbank blev saaledes uden Dækning for Konossementet. Da den finder „Mimona"s Eier, Aktieselskabet „Sitona" ansvarlig herfor, og da Aktieselskabet har vægret sig for at betale, har Handelsbanken ved Sjøretsstævning af 2den Juni d. A. sagsøgt Aktieselskabet „Sitona" ved dets korresponderende Reder, K. Andersen af Firmaet K. Andersen & Co., hersteds. Sagen iretteførtes den 7de Juni d. A., hvor den, efterat Forligsmægling forgjæves var anstillet, fremmedes af Citantskabet, der nedlagde saadan Paastand: „At Indstævnte, Aktieselskabet „Sitona", tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 4714.22 med lovlige Renter fra Paaklagen og Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb." Indstævnte har taget til Gjenmæle i Realiteten og paastaaet sig frifunden samt sig tilkjendt tilstrækkelige Forsvarsomkostninger.

Indstævnte bestrider Citantskabets Ret til at optræde som Sagsøger i nærværende Sag. Han gjør gjældende, at det er dels Skjefstad, dels Stilo, — der er Citantskabets Retsfuldmægtig i Processen —, som har optraadt den hele Tid og handlet fuldstændig paa egen Haand og paa egen Vegne, indtil Christiania Handelsbank gjennem Stævning præsenterer sig som Konossementsindehaver. Alle Omstændigheder tyder efter Indstævntes Mening paa, at Handelsbanken kun har havt Konossementet til Incasso paa vanlig Maade, hvad en Samtale, Indstævntes Sagfører har havt med Bankchef i Handelsbanken Wilhelmsen, ogsaa har bestyrket ham i, siger han. Men selvom Citantskabet skulde have indtraadt i alle Rettigheder efter Konossementet, maa det, mener Indstævnte, under enhver Omstændighed finde sig i de samme Indsigelser, som havde kunnet anbringes mod Skjefstad. Foranlediget ved Indstævntes Anførsler har Citantskabet fremlagt en Erklæring, dateret 11te September 1902 og undertegnet af Christiania Handelsbank ved Bankchef Wilhelmsen, hvori det bl. a. heder, at Konossementet „er os overdraget til fuld Eiendom af Overretssagfører E. H. Stilo," og videre: „Med Herr Skjefstad har vi intet havt at gjøre, og vi staar ikke i nogetsomhelst Forhold til ham i denne Sag."

Retten tror at kunne indskrænke sig til at henvise til denne

Erklæring, som den finder afgjørende for Citantskabets Søgsmaalsret. Og er det først paa det Rene, at Citantskabet er rette Sagsøger i Henhold til Konossementet, er det dermed ogsaa afgjort, at Citantskabet paa Grund af Konossementets Egenskab af Ordrepapir efter vor Ret ikke behøver at taale andre Indsigelser end dem, der fremgaar af Dokumentet selv.

Efter Sjøfartslovens § 139 skal Skibsføreren udlevere Godset til den, der melder sig med et saadant Exemplar af Konossementet, som efter § 134 berettiger ham til at fordre Godset udleveret. Dette Exemplar skal, naar Losningen er færdig, udleveres Skibsføreren med paategnet Tilstaaelse for Godsets Modtagelse. Og i § 134 heder det, at Enhver, som ved Indholdet af Konnossementets Text eller ved en behørig sammenhængende og til ham fortsat Række Overdragelser eller ved Overdragelse in blanco viser sig at være ret Ihændehaver af Konnossementet, kan i Kraft af samme fordre Godset udleveret. Det kan efter Rettens Skjøn i nærværende Sag ikke bestrides, at det af Skjefstad og Stilo in blanco endosserede Konnossement var det eneste, i Kraft af hvilket Godset kunde kræves udleveret. Det andet i Sagen omhandlede Konnossement er overhovedet ikke endosseret af nogen Vedkommende, og det oversendtes, som før anført, Mungo Gray & Co.s Filial alene for at advisere Ladningen, — hvad der formentlig er overensstemmende med almindelig Forretningsskik —, og betegnedes tilmed i den ledsagende Skrivelse som Kopi. Efterat „Mimona" havde forladt London, hvilede Pligten til at paase Godsets Udleverelse til rette Konnossementsindehaver paa Skibets faste Repræsentant paa Pladsen, Mæglerfirmaet John Goodchild & Co. Istedetfor at varetage sit Rederis Interesse bistaar imidlertid dette Firma Mungo Gray & Co. med at sætte sig i Besiddelse af Ladningen i Henhold til et i og for sig værdiløst Exemplar af Konnossementet ved at tegne en Udleverelsesordre paa det. Det maa nemlig antages, at det kun er i Medfør af denne Paategning, at Mungo Gray & Co. har faaet Dokkompaniets Tilladelse til at føre Høet ud af Dokken. Allerede herved, og altsaa uden Hensyn til, om „Mimona"s Fører var ansvarsfri i Forholdet eller ikke, og uden at Retten behøver at gaa nærmere ind paa, om Mungo Gray & Co. ikke ogsaa udtrykkelig havde stillet Ladningen til Disposition ved sit første Telegram af 7de Mai d. A., synes det klart, at Rederiet maa hæfte for den Skade, Citantskabet har lidt, medmindre Indstævnte

kan godtgjøre, at der foreligger andre, for Citantskabet bindende Omstændigheder, som befrir ham.

I saa Henseende paaberaaber Indstævnte sig, at Godset er udleveret Mungo Gray & Co. med den opnævnte Voldgiftsmand Ralfes Samtykke og til en Pris, hvorom han og Firmaets Repræsentant var komne overens. Hertil indvender Citantskabet, at selvom Opnævnelsen af Voldgiftsmand havde været bindende for det under ordinære Omstændigheder, hvad det bestrider, er det dog givet, at Skjefstad aldrig har indgaaet paa Voldgift uden i Henhold til Kontraktens Bestemmelse om kontant Betaling af Dokumenterne. Ralfes Opnævnelse som Voldgiftsmand er derfor, hævder Citantskabet, baseret paa den Forudsætning, at Dokumenterne først betaltes, og da det ikke skeede, maatte Mungo Gray & Co.s Adgang til at benytte sig af Volgift bortfalde.

Retten er med Citantskabet af den Opfatning, at Dokumenterne maatte være betalt kontant med 90 %, forinden Adgangen til at benytte Voldgift i Tilfælde af Tvist overhovedet kunde opstaa. Dette synes at følge saavel af den her omhandlede Kontrakts Ordlyd — se Skjefstads Skrivelse af 26de Marts 1902 — som af den hos os almindelige Forstaaelse af Klausulen „kontant mod Dokumenter," ligesom begge Agent Selmers Telegramer af 6te og 7de Mai d. A. til Mungo Gray & Co.s Filial efter Rettens Skjøn ligefrem forudsætter, at Betaling først maa finde Sted, forat Tvisten derefter kan løses ved Voldgift. Allerede herved er det da klart, at Citantskabet ikke er bundet af Opnævnelsen, og Retten behøver ikke at indlade sig paa, hvorvidt Citantskabet under andre Omstændigheder vilde været det. Heller ikke behøver Retten at gaa nærmere ind paa det vidtløftige omprocederede Spørgsmaal, om Voldgiftsmanden Ralfe har samtykket i Ladningens Udleverelse til Mungo Gray & Co. m. v., hvad Indstævnte vilde havt Bevisbyrden for; men Retten skal blot herom bemærke, at den ikke finder Beviset fyldt i saa Henseende.

Hermed er det afgjort, at Citantskabet har Krav paa Erstatning hos Indstævnte for det Tab, det har lidt. Spørgsmaalet blir, hvor stor Erstatning det tilkommer.

Det maa da først bringes paa det Rene, hvem af Parterne Skaden ved det af Væde bedærvede Hø skal falde til Last. For de Ballers Vedkommende, som var vaade allerede, da Høet indlastedes, er Spørgsmaalet ikke omtvistet. Derimod bestrider Citantskabet bestemt, at Skjefstads før citerede Erklæring af 2den Mai 1902, i hvilken han fritager Skibet for „eventuel Skade som

Væde og Bedærvelse," ogsaa skulde omfatte Skade, som Ladningen maatte paaføres under Overreisen. Det forholder sig ogsaa saa, — hvad baade Skjefstad og „Mimona"s Fører, Anonsen, henholdsvis som 3die Hovedvidne og 1ste Kontravidne, har provet, — at Erklæringen blev afgivet i Anledning af, at 30—40 Baller var blevne vaade i Prammene, forinden de var komne ombord i Skibet. Og Anonsen bemærker som Vidne, at der ikke blev forhandlet mellem ham og Skjefstad om, i hvilken Udstrækning Skibet skulde fritages for Ansvar i denne Henseende; men, siger han, det var hans Mening, at Fritagelsen skulde gjælde for al Skade, som paakom Høet, saalænge det var ombord i Skibet. Under disse Omstændigheder forekommer det Retten, at man maa holde sig til Erklæringens Ordlyd. Som Ordene staar der, gjælder Fritagelsesklausulen netop den Skade, som Høet muligens senere kunde lide, — at Skibet ikke havde noget Ansvar for den Del af Partiet, som var bedærvet før Indlastningen, turde i det Hele sige sig selv. Naar dertil kommer, at Konnossementet selv bestemmer, at Skibet skal være fri for Beskadigelse, er det saa meget klarere, at Indstævnte paa dette Punkt maa gives Medhold.

Subsidiært gjør Citantskabet imidlertid gjældende, at Indstævnte ialfald maa tilsvare sin forholdsvise Andel af Beskadigelsen paa Grund af Væde, idet Skibet istedetfor at holde sig Kontrakten efterrettelig og tage 50 % eller ca. 40 Tons paa Dæk, har ført ca. 60 Tons eller omtrent 75 % paa denne Maade. For en Tredjedel af Skaden maa derfor Skibet være ansvarlig, mener Citantskabet. Det er imidlertid oplyst, at Skjefstad selv var tilstede under Indlastningen og da blev bekjendt med, at Certepartiets Bestemmelse om Halvparten af Ladningen i Rummet ikke var overholdt. Da han ikke protesterede herimod, men meget mere efter Kaptein Anonsens ubenægtede Forklaring i Sagens Anledning ytrede, at han under gunstige Veirforhold ligesaa gjerne skibede paa Dæk, maa Citantskabet selv bære Ansvaret for Partiet i sin Helhed.

Indstævnte gjør gjældende, at Citantskabet under ingen Omstændighed kan tilkomme mere i Erstatning, end det maatte have ydet Endossenten Stilo i Forskud; men Retten skal uden at indlade sig nærmere paa denne Paastand alene bemærke, at da Citantskabet efter det tidligere antagne maa ansees som Eier af Konnossementet og altsaa var Eier af Ladningen, maa det have Krav paa at faa i Erstatning, hvad det kunde have ud-

bragt Ladningen til, hvis Mungo Gray & Co. ikke havde sat sig i Besiddelse af den. Denne Ladningens Værdi paa det givne Tidspunkt og i dens daværende Forfatning vil Indstævnte have fastslaaet ved Skjøn; men selvom dette Retsmiddel lod sig anvende i nærværende Tilfælde, vilde det dog være overflødigt. Høpartiets Værdi for Citantskabet har nemlig fundet sit Udtryk i det Bud, som fremkom fra Firmaet Willis. Indstævntes Benægtelse af, at der forelaa noget fast Bud, er efter Rettens Skjøn tilstrækkelig modbevist ved Fremlæggelsen af Ralfes før gjengivne Telegram af 8de Mai d. A., hvori han meddeler, at Willis byder 40 Sh. for 20 Tons bedærvet Hø og 82 Sh. for Resten — alt selvfølgelig pr. Ton — samt ved 2det Hovedvidne, Victor Dahlls Prov. Fra det Beløb, som Willis' Bud udgjør, vil blive at trække Fragten for det omhandlede Parti Hø (se Stilos Skrivelse til Andersen & Co. af 18de Mai 1902).

Med Hensyn til Partiets Størrelse bemærker Indstævntes Sagfører i sit Indlæg af 18de Juli d. A., at han paa det Tidspunkt savner Opgave over, hvad Høet blev udveiet til i London. I sit næste Indlæg udtaler han, at Høpartiet blev veiet i London af autoriserede Veiere, og at „den af Mungo Gray & Co. opgivne Vægt" derfor er korrekt. Nogen Opgave over Vægten meddeles imidlertid ikke. Derimod finder man blandt Bilagene til det nævnte Indlæg af 18de Juli en Kopi af Skjefstads Londonkonto, dat. 5te Juni 1902, hvor man sandsynligvis under Datoen „Marts 21de" har for sig det her omprocederede Parti Hø. Efter den skulde Høet qu. være udveiet til 58.15.2 Tons. Citantskabet bestrider Rigtigheden af denne Angivelse, og Retten antager ikke, at den mod Citantskabets Protest kan lægge til Grund for sin Bestemmelse af Partiets Vægt en ubekræftet, ikke ved nogen Opgave over Veiningen legitimeret Udskrift af Mungo Gray & Co.s Bøger. Den har da intet andet at holde sig til end Konnossementets, af „Mimona"s Fører vedtagne Vægt, nemlig 81.901 Tons, omsat i engelsk Vægt 80—12—1—2 Tons.

Skjønt Citantskabets Paastandsbeløb ved det antagne vil lide nogen Afkortning, finder Retten dog, at Indstævnte ogsaa maa paalægges at udrede Sagens Omkostninger. Det er nemlig ikke Partiets Værdiforringelse paa Grund af det bedærvede Hø, men Spørgsmaalet om Rederiets Ansvar for Ladningens Udleverelse til urette Person, som har foranlediget Processen. Men i saa Henseende synes Indstævnte ikke at have havt rimelig Grund til Proces. Omkostningerne fastsættes til Kr. 300.00.

Fristen for Domsafsigelse er oversiddet med Parternes Samtykke.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Aktieselskabet „Sitona", bør til Citantskabet, Christiania Handelsbank, betale det i Sagen omprocederede Parti Hø med Fradrag af Fragt efter en Pris af 40 — firti — Shillings pr. Ton for 20 Tons, og 82 — otti to Shillings pr. Ton for Resten af Konnossementets Kvantum, Alt i engelsk Vægt. Af det udkomne Beløb svarer Indstævnte 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 3dje Juni 1902, til Betaling sker. Betalingen at erlægge enten i engelsk Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Derhos udreder Indstævnte til Citantskabet Sagens Omkostninger med Kr. 300.00 — tre Hundrede Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Michael Hansson,

J. Sundbye. kst. *Z. Møller.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 79. Norges Høiesteret: T. Sandvig mod Dampskibet „Vibran"s Rederi. — 80. Fredriksstad Sjøret: Christiania Handelsbank mod Aktieselskabet „Sitona".

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 25—26	Aargang III	1902

81.

Bergens Sjøret den 28de Novbr. 1902.

Christian Michelsen
(Overretssagf. C. Bang)

mod

Isdahl & Co. m. fl.
(Adv. Knudsen.)

Forskjellige Skibsparter, hvoriblandt $^1/_{100}$ Part i Dpsk. „Norge", sælges underhaanden, og den 12te Septbr. afholdes en Proformaauktion, hvorefter der i Henhold til *den norske Sjøfartslovs § 21* samme Dag gives Citanten som Medreder i Dpsk. „Norge" Anmeldelse om det stedfundne Salg. Citanten, som ønsker at benytte sin Løsningsret efter *bemeldte Sjøfartslovs § 20*, sagsøger ved Stævning af 23de Septbr. Kjøberne for at faa dem kjendt pligtige til at finde sig i saadan Indløsning, og Sjøretten giver Citanten Medhold, idet den finder, at det stedfundne Auktionssalg som et blot Proformaværk ikke kan ophæve Citantens Løsningsret, der ellers bortfalder ved Auktionssalg, ligesom den i nævnte Lovs § 20 fastsatte Frist af 6 Virkedage ikke kunde antages at løbe, saalænge det ikke kunde ansees konstateret, at l'arten i Virkeligheden ikke var solgt ved Auktion, og Citantens Løsningsret saaledes ikke derved ophævet.

Chr. Michelsen har som Medeier i Dampskibet „Norge" anlagt nærværende Sag mod et Konsortium bestaaende af Firmaet Isdahl & Co. ved dets Indehaver Konsul Johan Isdahl, Firmaet Brødrene Ameln ved dets Indehaver Konsul Johan Ameln,

Harloff & Bøe samt Apotheker Joh. Lothe i Henhold til Sjøretsstævning af 23de September 1902, hvoraf hidsættes følgende:

„Efterat Byens Dagblade for ca. 3 Uger siden havde indeholdt Meddelelse om at samtlige P. Jebsens Dødsbo tilhørende Skibsparter underhaanden var solgt til et Konsortium bestaaende af Firmaerne Isdahl & Co., Brødrene Ameln, Harloff & Bøe samt Hr. Apotheker Joh. Lothe for en samlet Salgssum af Kr. 210,000.00 — en Meddelelse, som senere har bekræftet sig — modtog Aktieselskabet Chr. Michelsen & Co. som Disponent for Dampskibet „Norge" den 12te ds. saadan Meddelelse, dat. samme Dag, undertegnet: for P. Jebsens Dødsbo Peter Helland: „Ved offentlig Auktion idag blev 1/100 Part tilhørende P. Jebsens Dødsbo i Dampskibet „Norge" solgt til D'Herrer Isdahl & Co., Brødrene Ameln, Johan Lothe og Harloff & Bøe, paa hvis Navne jeg tillader mig at bede Parten overført. Indkaldelse i Rederianliggender bliver at indsende til Herrer Isdahl & Co." Auktionen, der formelt sees afholdt for P. Jebsens Dødsbos Regning, er saaledes ene og alene afholdt for med Omgaaelse af Sjøfartslovens Bestemmelse om Medrederes Løsningsret at søge at skaffe de ovennævnte Kjøbere Hjemmel paa de kjøbte Parter. Der er derfor heller intet reelt Auktionssalg foregaaet, idet Kjøbesummen allerede ved Underhaandssalget paa et tidligere Tidspunkt var fixeret og har Tilslagssummens Størrelse saaledes ingensomhelst Betydning i Forholdet mellem P. Jebsens Dødsbo og de ovennævnte Kjøbere. Da der ingen Meddelelse overensstemmende med Sjøfartslovens § 21, andet Led, er afgivet til den bestyrende Reder af Dpsk. „Norge" eller til samtlige Medredere om det foretagne Underhaandssalg, og den i ovenindtagne Skrivelse nævnte 1/100 Part i samme Skib heller ikke kan betragtes som s o l g t ved Auktionen den 12te ds., er Adgangen for Medrederne i Dpsk. „Norge" til Indløsning af den nævnte Part fremdeles aaben.

Citantens Paastand gaar ud paa, at de Indstævnte tilpligtes at finde sig i Indløsning af den nævnte 1/100 Part i Dampskibet „Norge" og til mod Indløsningssum, der i Mangel af Specifikation ved Underhaandssalget over Salgssummerne for de enkelte Parter bliver overensstemmende med Sjøfartslovens § 20, 3die Led, at bestemme ved Skjøn, at overdrage bemeldte 1/100 Part i Dpsk. „Norge" til Skibsreder Chr. Michelsen samt endelig til at udrede Sagens Omkostninger.

De Indstævnte, der paastaa sig frifundne og tilkjendt Sags-

omkostninger, gjør gjældende, at Citanten ikke har iagttaget Sjøfartslovens Regler om Indløsning, idet han ikke har tilbudt de nye Eiere Løsningssummen eller betryggende Sikkerhed inden den i Sjøfartslovens § 20 satte Frist af 6 Virkedage efter den Dag, da Anmeldelse om Overdragelsen overensstemmende med § 21, andet Led er foregaaet. Det er nemlig — heder det — *in confesso*, at „Norge"s bestyrende Reder modtog Anmeldelse om Overdragelsen af paagjældende $^1/_{100}$ Part den 12te September 1902, hvorefter 19de September blev den sidste Dag, paa hvilken Løsningssummen eller betryggende Sikkerhed kunde tilbydes.

Forøvrigt fastholder de Indstævnte Auktionssalget som et saavel formelt som reelt gyldigt Salg.

Det er paa det Rene, at Løsningstilbud i Lovens Form ikke er fremkommet forud for nærværende Sagsanlæg. Men Citanten hævder paa sin Side, at noget Udgangspunkt for Fristen for Tilbud af Løsningssum eller Sikkerhed endnu ikke er indtraadt. Han bemærker i saa Henseende, at saafremt Auktionen den 12te September i Relation til Sjøfartslovens Bestemmelser om Løsningsret skal ansees lovlig — hvad han bestrider — trænges ingen Frist for Sikkerhedsstillelse, saasom Loven bestemmer, at naar en Skibspart sælges ved Auktion, tilkommer der ikke Rederne Løsningsret. Det virkelige reelle Salg af Skibsparterne fandt imidlertid Sted ved Slutseddel af 26de August 1902, og om dette Salg har nogen Anmeldelse for heromhandlede $^1/_{100}$ Parts Vedkommende ikke fundet Sted.

Retten skal bemærke, at man, efter hvad der foreligger, finder at maatte gaa ud fra, at det medfører Rigtighed, hvad der i Stævningen er anført om, at intet reelt Auktionssalg har fundet Sted, men at Auktionen er afholdt af P. Jebsens Dødsbo alene for uden Hinder af Sjøfartslovens Bestemmelse om Medrederes Løsningsret, at skaffe de Indstævnte Hjemmel paa Skibsparter, som de i Virkeligheden iforveien havde kjøbt underhaanden. Ligesom nemlig Underhaandssalget er paa det Rene — Slutseddelen er efter Citantens Provokation bleven fremlagt af de Indstævnte — saaledes har Citantens Anførsel i Stævningen om, at Tilslagssummens Størrelse ingensomhelst Betydning havde i Forholdet mellem P. Jebsens Dødsbo og de Indstævnte ikke mødt nogen Modbemærkning under Sagen. Spørgsmaalet er da for det første, om den Omstændighed, at den paagjældende Skibspart formelt er overgaaet til de Indstævnte gjennem Auktionssalg kan have afskaaret Medrederen Adgangen til at indløse Parten. Dette

Spørgsmaal maa efter Rettens Mening besvares benægtende, idet Lovens Forudsætning, at Skibsparten s æ l g e s ved Auktion ikke kan siges at være tilstede, aldenstund som nævnt det bestemmende for Kjøbesummens Størrelse ikke har været Auktionsbudet, men en underhaanden aftalt Pris uafhængig af Auktionsbudet.

Noget tvivlsommere kan det stille sig, om ikke Citanten, naar det var hans Hensigt at benytte sig af sin Løsningsret, burde have fremkommet med Løsningstilbud i Lovens Former senest sjette Virkedag, efterat Anmeldelsen om Overdragelsen var foregaaet ved Boets foran gjengivne Skrivelse af 12te September 1902.

Citanten kan nemlig ikke siges at være bleven vildledet ved Brevets Anførsel om, at Salget var foregaaet ved offentlig Auktion, idet han efter hvad der er paa det Rene, var vidende om Underhaandssalget og personlig havde optraadt under Auktionsforretningen og nedlagt Protest mod dens Lovlighed. Imidlertid finder man at maatte blive staaende ved den Betragtning, at da den af Boet i Forstaaelse med de Indstævnte valgte F o r m for Overdragelsen og Meddelelsen om samme ikke kunde aabne Medrederne nogen Adgang til Løsning, saalænge det ikke var konstateret, at den paagjældende Skibspart realiter ikke kunde betragtes som solgt ved Auktion, vil de Indstævnte heller ikke være berettigede til paa sin Side at kræve Underretningen om Auktionssalget formelt betragtet som Udgangspunkt for en i Henhold til Sjøfartslovens § 20 løbende Løsningsfrist. Da paa den anden Side Salget og Overdragelsen af den paagjældende Skibspart er paa det Rene, antages i Henhold til ovenanførte Betingelserne for Indløsning at være forhaanden, hvorfor Citanten vil blive kjendt berettiget til at indløse den omhandlede Skibspart, idet det til Anførte kan føies, at Citanten under Sagen har fremlagt Garantibrev fra Bergens Privatbank for, at Løsningssummen vil blive betalt.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

T h i k j e n d e s f o r R e t :

Citanten Chr. Michelsen kjendes berettiget til at indløse den under Sagen omhandlede til de Indstævnte, Isdahl & Co.,

Brødrene Ameln, Harloff & Bøe og Apotheker Lothe overdragne $^1/_{100}$ — en Hundredepart — i Dampskibet „Norge".

Sagens Omkostninger ophæves.

Ludvig Dahl.

Enige.

H. J. Engelsen.

E. Engelsen

82.

Norges Høiesteret den 20de November 1902.

„Sannesund"s Rederi
(Adv. Kristen Johansen)

mod

„Friheden"s Rederi, J. Sundbye, Fredriksstad.
(Advokat Keyser Jordan.)

Den i nærværende Samling, Aargang I, Side 424 ff. under No. 94 refererede Dom af Fredriksstad Sjøret, hvorved der tilkjendtes Bugserbaaden „Sannesund"s Eiere 1300 Kroner for Slæbning af Bark „Friheden", idet Sjøretten fandt, at Bjergning ikke forelaa, stadfæstes af Høiesteret.

Extraordn. Assessor, Adv. *Mejdell:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Præmisserne for den af Fredriksstads Sjøret under 13de Juli 1900 afsagte Dom, hvorved saaledes er kjendt for Ret:

„Indstævnte, „Friheden"s Rederi bør til Citantskabet, Dampskibet „Sannesund"s Rederi, for udført Bugsering af „Friheden" op til Ekersund den 1ste December 1898 betale Kr. 1300.00 — tretten Hundrede Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 1ste Marts 1899, til Betaling sker, men forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves."

Af „Sannesund"s Rederi er denne Dom indbragt til Høiesterets Prøvelse.

Appellanten har nedlagt saadan Paastand:

At Appell. hos Indstævnte tilkjendes Bjergeløn med et passende Beløb med lovlige Renter;

at Appell. hos Indstævnte tilkjendes Sagsomkostninger for Sjøret og Høiesteret.

Af Indstævnte, „Friheden"s Rederi, er nedlagt saadan Paastand:

At Sagen afvises som angaaende et Sjøretsskjøn, der ikke er Gjenstand for Paaanke til Overskjøn af Høiesteret, og at Indstævnte hos Appellantskabet tilkjendes Kost og Tæring eller Procesomkostninger for Høiesteret. *Eller:* At Appellantskabets Paastand om Tilkjendelse af Bjergeløn ikke tages tilfølge, og at Indstævnte hos Appellantskabet tilkjendes Procesomkostninger for Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i alt Væsentligt henholde mig til dens Begrundelse.

Som det vil sees, er Retten efter at have refereret samtlige Sagens Oplysninger kommen til det Resultat, at „naar „Friheden" red af den første Byge, der efter enkelte Vidners Prov i ethvert Fald var den stærkeste, medens Seilene endnu ikke var fastgjorte, vilde den ogsaa efter Rettens Formening have klaret de øvrige, hvoriblandt den, da „Sannesund" var tilstede." Det vil sees, at Sjøretten lægger væsentlig Vægt paa den Omstændighed, at Vinden svingede mere nordvestlig, saaat „Friheden" kom til at ligge i smulere Farvand, idet den derved kom i Læ af Skarvø. Det vil videre sees, at Retten ikke finder det godtgjort, at „Friheden" under den sidste under Sagen omhandlede Byge kom nærmere Land, eller at Ankeret drægged.

Ved Høiesteret er fremskaffet endel nye Oplysninger af forskjellig Art, men jeg kan ikke finde, at disse kan forandre Sagens Stilling, som den forelaa ved Sjøretten.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Tilfældet ikke kan betragtes som Bjergning.

Processens Omkostninger antager jeg efter Omstændighederne bør ophæves.

K o n k l u s i o n:

„Sannesund"s Rederis Paastand om Tilkjendelse af Bjergeløn tages ikke tilfølge.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Birkeland:* I det Væsentlige og Resultatet enig.

Assessor *Roll,* de extraordn. Assessorer, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel* og Exped.sekr. *Bull,* Assessorerne *Stang* og *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

83.

Norges Høiesteret den 16de December 1902.

Seilskib „17 Mai"s Rederi
(Advokat Bredal)

mod

Dampskib „Luna"s Rederi.
(Adv. Arndt Schiander).

Dampskibet „Luna" og Seilskibet „17. Mai" kolliderer, og Dampskibet kjendes af Høiesteret alene skyldigt i Kollisionen, fordi det i Strid med de *internationale Sjøveisreglers § 16* havde undladt at stoppe sin Maskine, skjønt det havde hørt Seilskibets Taagesignaler tilsyneladende fremfor tvers, men desuagtet havde undladt at stoppe sin Maskine. Sjøretten havde fundet, at der var Feil paa begge Sider, og dømt hver af Parterne til at betale sin egen Skade.

Assessor *V. Scheel:* Ved Kristiania Sjørets Dom af 11te September 1901 blev i nærværende Sag afsagt saadan Dom:

„Hovedcitantskabet „17. Mai"s Rederi og Kontracitantskabet „Luna"s Rederi bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves saavel i Hoved- som Kontrasøgsmaalet."

Denne Dom er fra begge Parters Side paaanket til Høiesteret, af „17. Mai"s Rederi ved Stævning af 17de Decbr. 1901 og af „Luna"s Rederi ved Stævning af 10de April 1902.

For Høiesteret har „17. Mai"s Rederi nedlagt saadan Paastand:

Principalt: At Kontraappellantskabet, Dampskibet „Luna"s Rederi, tilpligtes at betale Hovedappellantskabet, Seilskibet „17. Mai"s Rederi:

1. Rederiets Tab og Skade i Anledning af Kollisionen med Kr. 20,484.42 samt £ 458.19 Sh., de sidste i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, — samt
2. Ladningens Nødhavnsudgifter med £ 604.0.11, ligeledes i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Subsidiært I: At Kontraappellantskabet tilpligtes at betale Hovedappellantskabet Erstatning bestemt ved Sjørettens Skjøn optaget paa Kontraappellantskabets Bekostning for Hovedappellantskabets Tab og Skade i Anledning af Kollisionen — samt Ladningens Nødhavnsudgifter o. s. v. som foran under Post 2.

Subsidiært II: Det samme, dog uden Ladningens Nødhavnsudgifter;

samt for alle Tilfælde 4 % aarlig Rente af den tilkjendte Erstatning fra 4de August 1900 til Betaling sker samt Sagens Omkostninger for begge Retter.

„Luna"s Rederi har nedlagt saadan Paastand:

At Sagen afvises, forsaavidt angaar den Del af det paastaaede Beløb, der repræsenterer Ladningseierens Fordring, og at Hovedappellanten forsaavidt ilægges Kost og Tæring til Kontraappellanten.

At Kontraappellanten, Dampskib „Luna"s Rederi, frifindes for Hovedappellantens: Seilskib „17de Mai"s Rederis Tiltale i denne Sag, samt at sidstnævnte tilpligtes til Kontraappellanten at betale Kr. 15,389.29 med lovlige Renter fra 1ste Oktober 1900 og Sagens Omkostninger for begge Retter.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sjørettens Dom. Kun skal jeg bemærke med Hensyn til Præmisserne, at naar det i den der gjengivne Oversættelse af „Luna"s Sjøforklaring i Antwerpen staar, at Vinden var frisk fra Nord, er det for Høiesteret paa det Rene mellem Parterne, at de Ord i det originale franske Dokument, som er oversat med „fra Nord", er Ordene: „de la partie nord". Om den rette Betydning af dette sidste Udtryk er der for Høiesteret Tvist mellem Parterne. Naar det forøvrigt i Præmisserne umiddelbart foran i Oversættelsen staar

N. 8½ H., saa er det paa det Rene for Høiesteret, at dette, som ogsaa af Sjøretten forudsat skal være N. O. t. O. ½ O.

Efter Sjøretsdommens Afsigelse er der i Kristiania optaget to Tingsvidner, det ene i December 1901, det andet i April 1902. Under det første blev afhørt „17. Mai"s Kaptein, Eide, som dog ifølge Kjendelse af Sjøretten ikke blev edfæstet, undtagen forsaavidt betræffer hans Svar til et af de forelagte Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt Kapt. Handeland nogle Dage efter Kollisionen paa et Hotel i Antwerpen, da de talte om Kollisionen, ytrede: „Ja, det var uheldigt, og havde jeg været paa Broen skulde det ikke skeet heller; jeg havde stoppet Maskinen itide; men da jeg kom paa Broen, var det forsent". Hertil sees Eide at have svaret ja med Tilføiende, at Kapt. Handeland intet nævnte om, at der var begaaet Feil fra „17. Mai"s Side; jfr. hermed hvad der ifølge Præmisserne var anført fra begge Parters Side med Hensyn til dette Punkt. Under det andet Tingsvidne er afhørt og edfæstet „17. Mai"s 1ste Styrmand, da Kollisionen fandt Sted, Terjesen, fra hvem Forklaring ikke tidligere forelaa i Sagen. Under Tingsvidnerne har Kapt. Eide og Styrmand Terjesen paa Spørgsmaal om de og 2den Styrmand strax før Kollisionen samtalede om Vinden, og at man blev enig om, at der var saa lidet rum, at der intet var at skvære paa, og at Signalerne maatte fortsættes med 1 Stød ad Gangen, fordi Vinden ikke var agterlig af tværs — begge svaret ja. Styrmand Terjesen tillægger, at denne Samtale fandt Sted omtrent 1 Kvarter før Kollisionen. Vidnet, Kapteinen og 2den Styrmand stod da midtskibs. Videre anfører han: Efter den omhandlede Samtale gik Vidnet ned under Dæk og kom først paa Dæk igjen netop som Skibene var kommen Side om Side, klar af hverandre efter Kollisionen. „17. Mai"s Seil stod da fremdeles haardt opbraset om Bagbord. Og Kapt. Eide sees til sit Svar til det før citerede Spørgsmaal om Samtalen at have tilføiet: Observationerne blev gjort paa den Maade, at man saa paa Seilene, Vinden og Sjøen, hvorimod man ingen Vager havde paa Masten. Vidnet tilføier, at Vager bruges sjelden paa Seilskib. Der blev ikke konfereret med Kompasset, hvilket Vidnet ikke ansaa nødvendigt, da man havde Skibets Kurs. Han har derhos paa Spørgsmaal, om der havde været nogetsomhelst iveien for at give 3 Stød, hvis man var kommen til et andet Resultat, svaret nei, og paa Spørgsmaal, om han ogsaa senere indtil Kollisionen holdt Øie med Vinden, svaret: Ja, Vidnet mærkede ingen

Forandring i Vinden; han var snart forskibs snart midtskibs og snart agterud, i det Kvarter, som antagelig er passeret fra den under Spørgsmaal 2 omhandlede Samtale fandt Sted og indtil Kollisionen. Og endelig har han til Spørgsmaalet, om Seilene stadig var haardt opbrasede om Bagbord, svaret ja.

For Høiesteret er endlig fremlagt forskjellige Erklæringer m. v.

Sjøretten har ved at sammenholde de foreliggende af den nøiagtig gjengivne Forklaringer om Vindens Retning fundet, „at den største Sandsynlighed er for, at Vinden i hvert Fald har været nordligere end N. V.“ Sjøretten finder derfor, anfører den videre, „om end ikke uden Tvivl, at maatte gaa ud fra, at at Vinden ved Leiligheden har været nordligere end N. V. Da nu „17. Mai“ styrede S. V. og derfor efter Vindretningen maa antages at have havt Vinden agtenfor tværs, skulde den i Henhold til Plakaten om Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier, disses § 15 c, have givet som Signal 3 paa hinanden følgende Stød. „17. Mai“ har imidlertid kun givet et Stød, hvorved den saaledes har gjort sig skyldig i Overtrædelse af de nævnte Regler, ligesom den derved har vildledet „Luna“ og bibragt denne den urigtige Opfatning, at „17. Mai“ enten laa Bidevind med styrbord Halser eller styrede en vestligere Kurs, og at som Følge deraf „Luna“, naar den hørte „17. Mai“s Signal paa bagbords Boug, trygt kunde fortsætte sin Kurs. Dersom „17. Mai“ derimod havde givet rigtigt Signal, 3 Stød, vilde „Luna“, der hørte Signalet tidsnok dertil, have havt Anledning til at træffe fornødne Forholdsregler for Undgaaelse af Kollision.

Efter Rettens Opfatning har derfor „17. Mai“ Skyld i Sammenstødet.“

Paa den anden Side finder Sjøretten, at ogsaa „Luna“ har Skyld, idet der fra „Luna“s Side „ikke er udvist tilbørlig Forsigtighed ved under disse Omstændigheder at fortsætte sin Kurs uforandret og ubetinget stole paa, at Stødet kom fra et Fartøi, som styrede vestligere Kurs eller laa Bidevind vestover.“ „Luna“ undlod herved, anfører Sjøretten, at iagttage Styringsreglernes § 16. Ved ikke at stoppe, da den hørte det andet Taagesignal og ved, da den derefter hørte det tredie Stød, ikke strax at give bagbords Ror, har „Luna“, heder det videre, ogsaa forbrudt sig mod Styringsreglernes § 20.

Et af Sjørettens Medlemmer har forøvrigt fundet, at der ikke foreligger nogen Forseelse mod Styringsreglernes § 16, men alene mod § 20.

Jeg er, hvad angaar Spørgsmaalet om Vindretningen, som altsaa spiller en saa væsentlig Rolle, kommen til et andet Resultat end Sjøretten, idet jeg efter Oplysningerne maa anse det bevist eller ialfald bragt til overveiende Sandsynlighed, at Vinden har været N. V. eller meget nær derved. „17. Mai"s Journal siger ligefrem, at Vinden var nordvestlig. Skibets Kaptein, Eide udtaler det samme under sin Sjøforklaring i London: „løi Bris fra N. V.", og hans Forklaring under Tingsvidnet i Kristiania gaar, som det vil sees, ud fra det samme. 2den Styrmand siger under Sjøforklaringen i London, at Vinden var tværs den hele Tid indtil Sammenstødet. Skibets 1ste Styrmand gaar ogsaa ud fra det samme under sin Afhørelse under Tingsvidnet i Kristiania i 1902, og dets Tømmermand udtaler under Sjøforklaringen i London, at Vinden var nordvestlig. Vistnok er det saa, at saavel 1ste Styrmands som Tømmermandens Forklaringer kun gaar til omtrent 10′ før det første Taagelurstød fra „17. Mai" hørtes af „Luna". Men der er intet oplyst, som peger paa, at Vindretningen skulde have forandret sig i den korte Tid, som derefter hengik før Kollisionen; og af disse fire Vidner sees Kapteinen og begge Styrmændene at have konfereret sammen om Vinden og Styringen antagelig et Kvarter før Kollisionen. „17. Mai"s Seillads fra Konferancen af var altsaa Resultatet af en speciel Overveielse mellem de Kommanderende om, hvad Forholdene tilsagde, herunder ogsaa Hensyn taget til Vindretningen, og jeg maa derfor tillægge denne Konferance en meget væsentlig Betydning. Alle de ovennævnte fire Personer fra „17. Mai" er derhos enige om, at Skibets Rær var haardt opbrasede om Bagbord lige til sidste Øieblik. Jeg hidsætter derhos, at Kapt. Eide ifølge hans Sjøforklaring i London havde opfordret dem, som havde Vagt paa Dækket, nemlig Udkigsmanden og 2den Styrmand, til at høre godt efter, om nogen Dampfløite eller Taagelur skulde høres forud. Det fremgaar ogsaa af Oplysningerne, at der blev givet Stød i „17. Mai"s Taagelur regelmæssig omtrent hvert Minut. Efter Journalen var der logget Kl. 9. Alt tyder saaledes paa, at der ikke i nogen Henseende har manglet paa Aarvaagenhed fra „17. Mai"s Side.

For „Luna"s vedkommende er betræffende dens Journal at mærke, at den i hele Vagten fra Kl. 4 til 8 om Morgenen den 15de December stadig viser N. V. Derefter anføres der i Journalen: „Kl. 8 lagdes Skibet V. S. V. hen til Kl. 9, da det atter vendtes N. O. over med Kurs N. O t. O. $^1/_2$ O. stadig

med sagte Fart for at afvente lettere Luft, da det var usædvanlig tyk Taage „med frisk nordlig Bris.“ Men de sidste Ord er, som ogsaa fremholdt i Domspræmisserne, indskudt ovenfor Linien. Det er altsaa en bagefter gjort Tilføielse; naar Ordene er tilføiet, er ikke oplyst. „17. Mai“ har søgt at bevise, at Tilføielsen endog maa være gjort meget senere end 15de December. Hvorledes det hermed forholder sig, er som sagt uopklaret, men Følgen heraf maa være, at den i Tilføielsen indeholdte Angivelse ikke i og for sig kan tillægges nogen Vegt. Under Sjøforklaringen i Antwerpen har vistnok „Luna“s Kaptein forklaret, at Vinden, som det staar i Oversættelsen, var frisk „fra Nord“, og tre af Mandskabet har d e r under Ed sluttet sig til Kapteinen. Men som det fremgaar af, hvad jeg foran har hidsat af Oplysningerne lyder den franske Text paa: „de la partie nord“. „17. Mai“ har for Høiesteret fremlagt en Erklæring fra den herværende franske Generalkonsul, gaaende ud paa, at dette Udtryk synes at burde oversættes med „Vinden var frisk fra Nordkanten“ og er vel, anføres det, mere ubestemt end „le vent était frais du nord“, hvilket sidste vilde pege paa Kompasstregen Nord. Der er ogsaa indhentet flere Erklæringer om Forstaaelsen. Fra „Luna“s Side indrømmes det, at Udtrykket ikke er saa distinkt, som der stod fra Nord, og at det ogsaa omfatter to Streger ved Siden af Nord. „17. Mai“ mener derimod, at det maa forstaaes endnu mere vidtgaaende. Under enhver Omstændighed er Udtrykket, mener jeg, saa vidt ubestemt, at saa meget er sikkert, at Vegten af „Luna“s Vidners Prov i Antwerpen herved svækkes. Og i Gøteborg har „Luna“s tre Vidner under Sjøforklaringen der ogsaa kun forklaret, at Vinden var nordlig, og af disse Vidner er det ene, nemlig „Luna“s 1ste Styrmand Taarvig — han var imidlertid bleven „Luna“s Kaptein — ikke edfæstet. Hertil kommer, at det ikke for „Luna“s Vedkommende som for „17. Mai“s er oplyst, at nogen speciel Observation af Vinden og Seilladsen og heller ikke nogen Konferance derom havde fundet Sted i Tiden nærmest lige før Kollisionen. Det maa ogsaa i og for sig synes at maatte være saa, at man paa et Seilskib har bedre Anledning og større Opfordring til at mærke sig nøiagtig Vindretningen end paa et Dampskib. Jeg mener derfor som allerede før bemærket, at om der end ikke kan siges at være fuldt Bevis for, at Vinden var N. V., saa er der ialfald overveiende Sandsynlighed derfor, og ialfald maa det ansees bevist, at den ikke var saa nordlig, at ikke „17. Mai“ trygt kunde

fortsætte sin Kurs. Men under denne Forudsætning om Vindretningen, som jeg altsaa mener, at man maa bygge paa, var „17. Mai"s Signalisering med kun et Stød ad Gangen i Taageluren berettiget; den var nemlig i Overensstemmelse med Styringsreglernes § 15 c, se første Sætning.

I dette Hovedpunkt er jeg altsaa uenig med Sjøretten, idet jeg finder, at intet her kan bebreides „17. Mai."

„Derimod er jeg enig med Sjøretten i, at „Luna" har overtraadt Styringsreglernes § 16 2det Passus. Det er paa det Rene mellem Parterne, at det første Taagesignal fra „17. Mai" paa „Luna" hørtes tilsyneladende forenfor tværs, og det er klart at „17. Mai"s Plads ikke efter dette ene Signal kunde bestemmes med Sikkerhed. „Luna" skulde derfor strax have stoppet sin Maskine og derpaa navigeret med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød var over. Men istedet derfor fortsætter den sin Fart selv efter at have hørt det andet Stød i samme Retning, og endog efterat det tredje Stød fra „17. Mai"s Taagelur var hørt, foretager „Luna" intet, før Kapteinen, idet han lige før Kollisionen kommer op, stopper Maskinen samt kommanderer: Bagbord Ror. „Luna" har herved efter min Mening afgjort forseet sig mod Styringsreglernes § 16, 2det Passus og maa derfor være „17. Mai" ansvarlig for den ved Kollisionen forvoldte Skade. Hvorvidt „Luna" ogsaa har forseet sig mod Styringsreglernes § 20, finder jeg det efter dette ikke nødvendigt at indgaa paa.

Det er paastaaet fra „17. Mai"s Side, at „Luna"s Fart ikke var moderat og omvendt fra „Luna"s Side, at „17. Mai"s ikke var dette, jfr. Styringsreglernes § 16, 1ste Passus om, at erhvert Fartøi i Taage, Tykke, Snefald eller svære Regnbyger skal gaa med moderat Fart og under omhyggeligt Hensyn til de forhaandenværende Omstændigheder og Forhold. Sjøretten har omhandlet dette Spørgsmaal for begge Fartøiers Vedkommende og er kommet til det Resultat, at der intet kan bebreides noget af dem forsaavidt. Sjøretten har havt alle Oplysninger for sig og har nøiagtig gjenremgaaet disse, hvad Præmisserne ogsaa viser, og jeg maa derfor gaa ud fra, at Sjøretten herunder ogsaa har taget specielt Hensyn til, at den ved Leiligheden raadende Taage var usædvanlig tyk, i Relation hvortil jo Spørgsmaalet om, hvad moderat Fart vil sige, maa forstaaes, jfr. Retstid. for 1897, Pag. 81.

Jeg finder at maatte henholde mig til Sjøretten i dette Punkt.

Efter dette bliver det mit Resultat, at „Luna“ har forgaaet sig mod „17. Mai“ og maa give denne Erstatning, medens „17. Mai“ maa blive at friholde for Erstatning.

Jeg gaar derefter over til at omhandle Spørgsmaalet om den „17. Mai“ tilføiede Skade m. V. Efter Ankomsten til Dover blev Skibet der besigtiget og Skaden taxeret. Men den Forretning, som i den Anledning afholdtes, angik kun den ydre Skade, som kunde sees uden Doksætning; Skaden i Bunden kunde nemlig først sees efter Doksætning. Rederiet lod derefter Skibet underkaste en foreløbig Reparation i Dover og lod det buxere til Grimstad, hvor det blev endelig repareret. Omkostningerne ved denne Reparation udgjør efter Regning fra „17. Mai“s Rederi de Kr. 20,484.42, som „17. Mai“s principale Paastand nævner.

Efter Dispachen i England udgjorde alle Bjergnings- og Nødhavnsudgifter £ 1124—19—11; heraf vedkommer Ladningen £ 604—0—11 og Skibet £ 520—19—0. Men „17. Mai“s Rederi indrømmer, at i det sidste Beløb skal fragaa £ 62—“—“, som var udbetalt kontant til Eide til nødvendige Skibsudgifter; Resten er de £ 458—19—“, som nævnes i den principale Paastands No. 1. Fra „Luna“s Side er der for det første protesteret mod, at „17de Mai“s Rederi har noget at gjøre med Ladningens Havariudgifter, og „Luna“ har forsaavidt paastaaet Sagen afvist. Fra „17de Mai“s Advokats Side er ogsaa medgivet, at han ikke havde nogen speciel Fuldmagt til at optræde for Ladningseierens Vedkommende; han havde kun Fuldmagt fra Rederiet, men opfattede denne som ogsaa angaaende Ladningen. Han erkjender, at Spørgsmaalet er tvivlsomt og har ved Sjøretten overladt dets Afgjørelse til den, men Sjøretten sees ikke at have indladt sig paa Spørgsmaalet. Jeg mener, at da Appellantens Sagfører kun har havt Fuldmagt fra Rederiet, og Rederiet ingen Fuldmagt har havt fra Ladningeseieren, hvorvel det vistnok har ment ogsaa at kunne optræde paa hans Vegne, saa kan der, forsaavidt Ladningen angaar, ikke gives nogen Dom i Realiteten i nærværende Sag. Jeg finder, at Sagen derfor forsaavidt bør afvises.

Hvad Skaden paa selve „17de Mai“ angaar, gjøres det fra „Luna“s Side gjældende, at det var ganske uberettiget af „17de Mai“s Rederi uden Samtykke af „Luna“s Rederi at føre „17de Mai“ til Grimstad og der lade det reparere. „17de Mai“s Rederi skulde have brugt den sædvanlige Fremgangsmaade og lade det reparere i Dover eller en anden Havn i England. Overensstemmende hermed mener „Luna“, at alle Udgifter vedkommende

Buxeringen til Grimstad og Reparationen der er „Luna" uvedkommende, og at „Luna", naar det dømmes, kun har at betale, hvad Reparationen i Dover vilde have kostet efter den der optagne Taxt samt derhos Udgifter efter Dispachen med forskjellige Fradrag, som jeg skal nævne. „Luna"s Paastand gaar derfor ud paa, at den alene har at betale £ 1041—4—3, nemlig Reparation i Dover efter Taxt: £ 633—6—0 saaledes som ved Sjøretten af „Luna"s Rederi paastaaet. Men dertil medgives her for Høiesteret, at der ogsaa maa lægges £ 150—7—8, som udgjorde Erstatning for Skade paa Stævnen m. V., og hvilket Beløb „Luna" for Sjøretten havde paastaaet at være sig uvedkommende. Af Havariudgifterne erkjender „Luna" at være sig vedkommende Havarigrosse-Bidraget paa Skibet £ 92—6—4 og paa Distancefragten £ 7—13—10. Derimod anser den for sig uvedkommende en Post paa £ 44—10—2, der i Dispachen er opført som Kollisionsomkostninger, men hvilke Omkostninger hidrørte fra en Reise, som Kaptein Eide gjorde til Antwerpen for at beslaglægge „Luna". „Luna" mener, at dette er rene Procesomkostninger, og at der ikke er Adgang til at opføre det Slags Udgifter her, men at de i Tilfælde maa tilkjendes af Domstolene som Procesomkostninger. Derhos fratrækker „Luna" foruden £ 62, som ogsaa „17de Mai"s Rederi har fratrukket, endvidere endel Udgifter tilsammen, som det kan skjønnes, af Beløb £ 156—18—3, som „Luna" paastaar alene var forvoldt ved Arrangementet med „17de Mai"s Hjembuxering til Grimstad, hvilke Udgifter „Luna"s Rederi nærmere har angivet, uden at jeg finder det nødvendigt at indgaa i Detalj herpaa. Ved denne Beregning udkommer som sagt de af „Luna" anførte £ 1041—4—3. Dertil kommer for Tidstab Kr. 4000.00.

Jeg skal uden at indgaa nærmere paa Proceduren paa dette Punkt kun fremholde, at hvad man her har at gjøre med, er alene Forholdet mellem de to Skibe. Man har intet med Ladningen at gjøre, og da kunde det under ingen Omstændighed være nogen Pligt for „17de Mai"s Rederi at lade Fartøiet reparere i Dover eller nogen anden Havn i England. Det maatte være Rederiet overladt at lade det reparere der, hvor Reparation kunde udføres billigst og bedst. Nu fandt altsaa Rederiet at burde bestemme sig for Grimstad. At dette var en forstandig Forføining fra „17de Mai"s Side, vinder væsentlig Bestyrkelse derved, at vedkommende Assurancesclskab samtykkede deri og, efter hvad der maa ansees for at være *in confesso,* har foretaget

Opgjør efter Regninger fra „17de Mai“ over Udgifterne ved Reparationen dersteds. Det er jo ogsaa klart, at „17de Mai“s Rederis egen Interesse tilsagde det at udføre Reparationen saa billig som mulig, herved ogsaa henseet til, at det jo paa den Tid maatte stille sig usikkert for Rederiet, om det overhovedet vilde faa nogen Erstatning hos „Luna“. I sit første Indlæg for Sjøretten blev der heller ikke fra „Luna“s Side gjort nogen Indsigelse mod de enkelte Poster i Grimstad-Regningen. „Luna“ indskrænkede sig til at benægte Regningen eller endel Poster i den som „Kollisionsudgifter og Sagen uvedkommende“, og heri kan jeg ikke se nogen Benægtelse af de enkelte Posters Rigtighed.

Jeg finder i Henhold til dette, at „17de Mai“s Buxering til Grimstad og Reparation der maa ansees for berettiget, og „17de Mai“ maa derfor blive at tilkjende de paastaaede Kr. 20,484.42.

Under den anførte Forudsætning bortfalder de Indvendinger, der som bemærket var gjort fra „Luna“s Rederes Side med Hensyn til endel Poster i Dispachen, der stod i Sammenhæng med „17de Mai“s Hjembringelse til Grimstad, ovenfor angivne til et Beløb £ 156—18—3. Og hvad endelig angaar de £ 44—10—2, som „Luna“s Rederi ogsaa har paastaaet fratrukket, kan jeg ikke skjønne rettere, end at ogsaa denne Udgift maa ansees for begrundet ved Kollisionen og for at have været nødvendig for at sikre det Tab, „17de Mai“ havde havt. Jeg finder derfor, at der heller ikke forsaavidt bør ske noget Fradrag i „17de Mai“s Paastand, som jeg saaledes antager helt maa blive at tage tilfølge.

Hvad Procesomkostningerne angaar, har Sagen for mig frembudt megen Tvivl i forskjellig Retning, og jeg finder derfor, uanseet at „Luna“s Rederi bliver at ilægge Erstatning for sin skadegjørende Handling, dog at burde efter Omstændighederne votere for Ophævelse af Omkostningerne saavel for Sjøretten som for Høiesteret.

Konklusion:

Kontraappellantskabet, Dampskibet „Luna“s Rederi, bør til Hovedappellantskabet, Seilskib „17de Mai“s Rederi, betale sidstnævntes Tab og Skade i Anledning af den under Sagen omhandlede Kollision mellem Skibene med 20 484 — tyve Tusinde fire Hundrede otteti og fire — Kroner 42 — firti og to — Øre samt 458 — fire Hundrede femti og otte — Pounds 19 — nitten — Shillings, det sidste Beløb i norske Penge efter Kurs paa Be-

talingsdagen, alt med 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 4de August 1900, til Betaling sker.

Forsaavidt „17de Mai"s Rederi under Sagen tillige har nedlagt Paastand om Erstatning for Skade, tilføiet Ladningseieren, afvises Sagen fra Sjøretten.

Hovedappellantskabet bør for Kontraappellantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg vil dog gjøre et Par Bemærkninger. For mit Vedkommende finder jeg det under Veining af Oplysningerne fra begge Sider bevist, at Vinden var NV. eller nær derved, saaledes at „17de Mai" ikke kan antages at have havt Vinden agtenfor tværs, og saaledes at „Luna" ikke kan antages at have været berettiget til fra „17de Mai"s Signaler at slutte, at „17de Mai" laa en Kurs, der ikke vilde skjære „Luna"s. Derimod har jeg været i adskillig Tvivl om, hvorvidt „17de Mai" ikke maa siges at have forgaaet sig mod Styringsreglernes § 16, første Afsnit, der paabyder moderat Fart i Taage. Det er paa det Rene, at „17de Mai" ved Anledningen førte hele Mersseil, Fok, Klyver og Messanseil, og at den gjorde en Fart af 4 Knob. Det forekommer mig tvivlsomt, om en saadan Seilføring og en saadan Fart kan karakteriseres som moderat i en Taage, der var saa tæt, at man ikke kunde se længere fremover end høist en Skibslængde, og det er ikke oplyst, at Skibet maatte føre saa mange Seil for at være under Styring. Imidlertid vover jeg ikke at afvige fra Sjøretten, der har erklæret, at den ikke under de foreliggende Forhold finder Seilføringen eller Farten for stor, idet jeg tror at maatte gaa ud fra, at Sjøretten ikke har været ubekjendt med den af Førstvoterende nævnte Høiesteretsdom og det deri nedlagte Princip.

Jeg vil derhos bemærke, at det heller ikke er hævet over Tvivl, at „Luna" har havt ringere Fart end „17de Mai". Vistnok har „Luna"s Vidner forklaret, at „Luna"s Fart var sagte; den uedfæstede første Styrmand har endog anslaaet Farten til ikke at overstige $1^1/_2$ à 2 Knob, og Maskinisten har sagt, at Maskinen saavidt gik over Centrum. Imidlertid er det oplyst, at Maskinen ved Leiligheden gjorde 30 Omdreininger i Minuttet, medens Maskinen under fuld Fart sees at gjøre omtrent 60 Omdreininger i Minuttet. Ud fra dette Udgangspunkt har sagkyndige Mænd, hvis Udtalelser maa tillægges

Vægt, ment at kunne anslaa „Luna"s Fart til 5 à 6 Knob i Vagten.

Assessor *Reimers:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, idet jeg slutter mig til Hr. Assessor Rolls Bemærkninger.

De extraordn. Assessorer, Byretsassessor Dr. *H. Scheel*, Byretsassessor *Prydz* og Advokat *Mejdell:* Ligesaa.

Assessor *C. Hanstéen:* Jeg er kommen til samme Resultat som Sjøretten, men paa andre Præmisser. Jeg antager med de tidligere Voterende, at det ikke kan lægges „17de Mai"s Vedkommende tillast, at man kun har givet et Stød ad Gangen i Taageluren. Derimod antager jeg, at „17de Mai"s Vedkommende har forsyndet sig mod Plakat af 16de Januar 1897 § 16, 1ste Led, derved, at man har gaaet med for stor Fart. Paa denne Omstændighed maa jeg lægge større Vægt end de tidligere Voterende. Jeg henviser til, hvad der er anført under Voteringen i den ogsaa af de tidligere Voterende paaberaabte Sag, som er refereret i Retstidenden for 1897, Pag. 81 flg. Det er der fremhævet, at naar det i Plakaten paabydes, at Skibe i Taage skal gaa med „moderat Fart", maa Meningen være, at Fartens Langsomhed skal staa i Forhold til Taagens Tæthed. Det heder i denne Votering: Jo tykkere Taagen er, desmindre maa derfor ogsaa Farten være, da Skibene i tyk Taage først opdager hinanden paa nært Hold. Meningen er nu, at de skal gaa med saa moderat Fart, at der tiltrods for den korte Afstand alligevel bliver Tid til at tage de nødvendige Forholdsregler. Hvad der i let Taage er moderat Fart, kan selvfølgelig i tykkere Taage være en altfor stor Fart."

I nærværende Tilfælde var Taagen meget tæt, saa tæt, at man, uagtet det var lys Dag, ikke kunde se længere end en halv eller høist en hel Skibslængde. „17de Mai" gik med en Fart af 4 Knob eller nær derved. Den havde noksaa stor Seilføring, hele Mersseil (ɔ: 4 Seil), Fok, Klyver og Messan. Det forekommer mig at skulle være selvsagt, at saa stor Fart maa være altfor stor i saa tæt Taage, som der her ved Leiligheden var. Ligesaavel som et Dampskib forser sig mod Plakatens § 16 ved at gaa med saa stor Fart, et det ikke faar Tid til at tage de fornødne Forholdsregler for at undgaa Sammenstød med et mødende Seilskib, ligesaavel er et Seilskib *in culpa*, naar det paa sin Side ved at gaa med en i Forhold til Taagens Tæthed

for stor Fart er Skyld i, at Dampskibet ikke faar Anledning til itide at stoppe eller styre afveien. Det, som i nærværende Tilfælde er oplyst om, hvad der tildrog sig under og umiddelbart efter Kollisionen, viser, hvor utilbørlig stor Farten har været i Forhold til den forhaandenværende tætte Taage. Uagtet Sammenstødet ikke var lempeligt, strøg Dampskibet og Seilskibet forbi hinanden, og det saa hurtig, at de strax maa være komne i en temmelig betydelig Afstand fra hinanden. Dampskibet stoppede strax og vedblev i ikke saa kort Tid, ca. $^3/_4$ Time, at søge efter Seilskibet. Paa Seilskibet havde man strax givet op Seilene, hvorhos man ringede med Klokken og blev liggende. Men uagtet det, som saaledes fra begge Sider blev gjort, lykkedes det dem dog ikke at finde hinanden igjen. Dette viser, hvor stor Farten har været i Forhold til Taagens Tæthed. Havde man paa „17de Mai", da Taagen begyndte, givet op saa mange af Seilene, at den havde gaaet t. Ex. med den halve Fart, hvad der selvfølgelig godt kunde være skeet, uden at Skibet havde mistet Styringen, saa havde Forholdet været et ganske andet end det nu var. Et mødende Dampskib vilde da have hørt Seilskibets Taagelur i den samme Afstand, som nu skeede; men til at gjennemløbe denne Afstand vilde Seilskibet, naar det gik med den halve Fart, have brugt dobbelt saa lang Tid. Det brugte nu 5 Minutter for at gjennemløbe Afstanden; med den halve Fart vilde det altsaa have brugt 10 Minutter. Der havde da selvfølgelig været ganske anden Anledning for det mødende Dampskib til at tage sine Forholdsregler, og der er al Grund til at tro, at Sammenstødet da vilde have været undgaaet.

Efter den Maade, hvorpaa Sagen saaledes stiller sig for mig, kan jeg ikke lægge nogen afgjørende Vægt paa, at Sjøretten har erklæret, at den ikke kan finde, at ca. 4 Knobs Fart var en for stor Fart under de foreliggende Forhold. Det har ogsaa i tidligere Sager (den af mig foran citerede Sag er ikke den eneste) vist sig, at Sjøretterne har været altfor utilbøielige til i tilbørlig Grad at gjøre gjældende den Forstaaelse af Plakatens Udtryk „moderat Fart", at Formindskelse af Farten maa staa i Forhold til Taagens Tæthed; med andre Ord, at i meget tæt Taage „moderat Fart" er noget ganske andet end „moderat Fart" i Taage, hvis Tæthed ikke er saa usædvanlig stor.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 15de December 1899 kolliderede Seilskib „17de Mai" af Grimstad med Dampskib „Luna" af Bergen i Nærheden af Dungeness Fyr i den engelske Kanal. Begge Skibe blev meget beskadigede ved Kollisionen. Da „17de Mai"s Rederi anser „Luna" for at have Skylden for Sammenstødet, har det ved Sjøretsstævning af 4de August 1900 sagsøgt „Luna"s Rederi og inden Retten nedlagt saadan Paastand:

At „Luna"s Rederi tilpligtes at betale „17de Mai"s Rederi Kr. 20,484.42 samt £ 1062—19—11, de sidste i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med lovlige Renter og Sagens Omkostninger.

„Luna"s Rederi mener paa sin Side, at „17de Mai" ene og alene bærer Skylden for Sammenstødet og saaledes pligter at betale Erstatning for den „Luna" tilføiede Skade.

Rederiet har i den Anledning udtaget Kontrastævning af 1ste Oktober 1900 og inden Retten nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte „Luna"s Rederi, frifindes for Citantskabet „17de Mai"s Rederis Tiltale, og at „17de Mai"s Rederi tilpligtes at betale „Luna"s Rederi Kr. 15,389.29 (se Dok. 10) med 4 % fra 1ste Oktober 1900 til Betaling sker samt Processens Omkostninger saavel i Hoved- som i Kontrasøgsmaalet.

„17de Mai"s Rederi har paastaaet sig frifunden i Kontrasøgsmaalet og tilkjendt Forsvarsomkostninger i Anledning af dette.

Angaaende Kollisionen forefindes i „17de Mai"s Journal flg.:

Kl. 9½ Form. den 15de Decbr. hørtes Taageluren paa Dungeness i nordlig Retning, antagelig 5 à 6' af e. G. Vinden var da løiet lidt; samtidig saaes en Dampbaad ret forud, hvilken senere viste sig at være „Luna" af Bergen, styrende omkring oster. Man gav øieblikkelig Ordre at dreie Roret haardt i Læ, men før man fik Tid dertil, skeede Sammenstødet. Skibet tørnede med Bagbord Boug mod Dampbaadens Bagbords Side forenfor Midtskibs og strøg langs Siden agterover. Klyverbom og Spryd brækkede tilligemed Stævnen og Skanseklædningen, samt mistede Bagbords Anker og 8 Fod Kjætting. Dampbaaden saaes ikke mere, men forsvandt i Taagen. Man gik igang med at sætte an Fokke- og Stængestager til Waterstagene, da Forriggen holdt paa at gaa over Bord samt kappede løs Klyverbommen med Rig og Seil etc. Kl. 11½ kom Dampbaad „Achilles" af Bremen og tilbød sig at tauge Skibet op til Dover, hvilket Tilbud modtoges. Man fik Skibets Slæber bragt ombord i „Achilles", som begyndte at tauge. Kl. 1½ brækkedes Slæberen, men blev igjen bragt ombord og fortsatte Slæbningen til Kl. 5½, da man antagelig var 5 à 6 Kvartmil af Dover Pier. Taugbaad „Expert" af London fik da Slæberen efter Overenskomst med Føreren af „Achilles" og taugede Skibet op paa Dover Red, hvor Taugbaaden holdt Skibet til Kl. 9½, da man gik ind i Dokken og fortøiede Skibet forud og agter.

Det bemærkes, at Skibet lækker mere end almindeligt. Man hørte intetsomhelst Taagesignal fra „Luna" før Kollisionen, tillige bemærkedes, at „Luna" antagelig gik med mindst 6 Mils Fart og intet lod høre fra sig.

Sandheden af ovenanførte kan, om forlanges, bekræftes med Ed af Undertegnede."

Ovenstaaende Beretning er undertegnet Dover den 16de December 1899 og underskrevet af:

2den Styrmand Chr. G. Olsen, H. J. Eide, Fører, Matros Nils Rode (Rormand), Ungmand Ragnvald Syversen (Udkigsmand) og Stevart Bernt Meland.

Den 10de Januar 1900 afholdtes der paa Foranledning af „17de Mai"s Vedkommende Sjøforklaring paa det norsk-svenske Generalkonsulat i London og forklarede herunder nævnte Skibs Kaptein, at Fartøiet, der var af Træ, bygget for ca. 17 Aar siden samt drægtigt 450 Reg.-Tons, var, da heromhandlede Begivenhed fandt Sted, paa Reise fra Drammen til Barry Dock med en Ladning høvlede Bord og Scantlings og var ved Afgangen fra førstnævnte Sted den 13de November 1899 i enhver Henseende i sjødygtig Stand. Alt gik vel til den 15de December, da man befandt sig i den engelske Kanal omtrent 6' SSO. af Dungeness Fyr. Kl. var ca. $9^1/_2$ Morgen, Veiret meget taaget med løi Bris fra NV. „17de Mai" styrede SV. med Vinden omtrent tværs om Styrbord. Der førtes hele Mersseil, Fok, Klyver og Messan og gjorde Fartøiet omtrent 4 Knobs Fart. Paa Grund af det taagede Veir brugtes Taageluren stadig og paa foreskreven Maade, nemlig et Stød hvert Minut. Kapteinen havde ogsaa opfordret dem, som havde Vagt paa Dækket, nemlig Udkigsmanden og 2den Styrmand, at høre godt efter, om nogen Dampfløite eller Taagelur skulde høres forud.

Pludselig fik man se ret forud i omtrent en Skibslængdes Afstand et Dampskib, der styrede øst. Man havde ombord i „17de Mai" ikke hørt Dampskibet, der viste sig at være „Luna" af Bergen, bruge Dampfløiten. Kapteinen raabte nu øieblikkelig til Rormanden, at denne skulde lægge Roret haardt ned, hvilket udførtes, men var Tiden for knap, og skeede Sammenstødet i samme Øieblik, idet „17de Mai" med Bagbords Boug traf det mødende Dampskib paa Bagbords Boug med den Følge, at „17de Mai"s Bougspryd og Klyverbom brækkede samt Bougen indsloges. Han (Kapteinen) kunde ikke udtale sig om „Luna"s Fart umiddelbart før Kollisionen, men antog, at Dampskibets Fart var ca. 6 Mil i det Øieblik, de strøg klar af hinanden. Efter at have drevet omkring paa Kollisionsstedet forgjæves ventende pna „Luna", der imidlertid ikke viste sig, kom Dampskibet „Achilles" af Bremen til, hvorpaa „17de Mai" blev slæbt til Dover, saaledes som i Journalen nærmere anført. Kapteinen henholdt sig iøvrigt til et med Sjøforklaringen fremlagt, med Journalen overensstemmende Uddrag.

Som 1ste Vidne fremstod ved nævnte Sjøforklaring 2den Styrmand paa „17de Mai" Christian G. Olsen og forklarede, at han, da heromhandlede Begivenhed fandt Sted, havde Vagt paa Bakken sammen med Udkigsmanden; men at han et Øieblik før Sammenstødet fandt Sted havde begivet sig agterud for at hente en Oliekande i den Hensigt at smøre Sveiven paa Luren, da denne gik noget trangt.

Der blæste en løi NV.-lig Bris og „17de Mai" styrede SV. og gjorde knappe 4 Mils Fart.

Man førte hele Mersseil, Fok, Klyver og hel Messan. Da man havde Vinden tværs den hele Tid indtil Sammenstødet, blev der paa reglementmæssig Maade paa Grund af den stærke Taage givet et Stød i Luren med ca. 1 Minuts Mellemrum.

Vidnet havde kort før Sammenstødet talt med Kapteinen og blevet enig med ham om at bruge Luren paa ovenanførte Maade, da Vinden hele Tiden var ret tværs.

Da Kollisionen fandt Sted, befandt man sig efter strax forudgaaet Peiling af Dungeness Fyrs Taagelur at dømme omtrent 6′ Syd for nævnte Fyr. Vidnet havde, medens han befandt sig paa Bakken, flere Gange hørt Dampfløiten op til Luvart, men ikke paa Bagbords Boug, fra hvilken Retning det mødende Dampskib „Luna" kom. Strax efterat Vidnet, som ovenfor omtalt, havde begivet sig agterud efter Oliekanden, fik han se „Luna" omtrent i en Skibslængdes Afstand lidt paa Bagbord Boug efter at have hørt Kapteinen give Ordre til at lægge Roret haardt ned.

Sammenstødet fandt nu øieblikkelig Sted, og traf „Luna", der antagelig gjorde ca. 5 Mils Fart „17de Mai" med den Følge, at „17de Mai" fik sit Bougspryd og Klyverbom brukket samt Bougen indslaaet. Fartøierne kom klar af hinanden, idet „Luna" gled af mod „17de Mai"s Bagbords Side. Om hvad der senere passerede forklarede Vidnet sig overensstemmende med Journalen.

2det Vidne Youngmand paa „17de Mâi" Ragnvald Syversen, ca. 17 Aar gammel, forklarede, at han, da heromhandlede Begivenhed fandt Sted, havde været paa Udkig paa Bakken, og at han derunder havde brugt Luren flittigt, idet han ca. hvert Minut havde givet et Stød i denne. Han havde ikke hørt nogen Dampfløite i den Retning, hvorfra „Luna" kom. Da han fik Øie paa „Luna", var dette Fartøi ca. 1 Skibslængde fjærnet fra „17de Mai", og fik han Tid til at give endnu et Stød med Luren, før Kollisionen øieblikkelig efter indtraf. Om denne samt Skaden og det, der derefter indtraf, udtalte Vidnet sig i fuld Overensstemmelse med 1ste Vidne.

3die Vidne, Matros paa „17de Mai" Niels Ribe, ca. 19 Aar gml., forklarede, at han, da Kollisionen indtraf, havde staaet tilrors, samt at han efter Ordre styrede SV. Om Vindens Retning kunde Vidnet ikke udtale sig; men da Ræerne var opbrasede om Bagbord, sluttede han deraf, at Vinden kom ind fra Styrhords Side. Taageluren blev brugt regelmæssig med omkring 1 Minuts Mellemrum. Vidnet havde lige før Kollisionen indtraf, faaet Ordre til at lægge Roret haardt ned, men havde ikke Tid til at faa Ordren helt udført, før Sammenstødet skeede.

4de Vidne, Tømmermand paa „17de Mai" Erik Thor, ca. 30 Aar gml., forklarede, at han fra Kl. 8—9 om Morgenen havde været tilrors, og at Vinden under denne Tid havde blæst fra NV. og enkelte Gange gaaet lidt vestligere samt at han i Begyndelsen styrede SV. t. V. Efter omtrent 1 Kvarters Forløb fik han Ordre at styre SV. og styrede saa denne Kurs hele Tiden til han ca. 15 Minutter før Kollisionen blev afløst af 3die Vidne, til hvem han gav Kursen SV. Da Vidnet atter kom paa Dæk samtidig med, at Kollisionen indtraf, saa han, at Ræerne fremdeles var opbrasede om Bagbord. Taageluren havde den hele Tid, medens han stod tilrors, været regelmæssig benyttet med ca. 1 Minuts Mellemrum mellem hvert Stød, og havde der stadig været stærk Taage.

Samtlige ovenanførte Vidner blev edfæstede.

Retten skal derefter gaa over til at gjengive, hvad der fra „Luna"s Vedkommende er oplyst angaaende Kollisionen. I „Luna"s Journal forefindes derom følgende:

Kl. 8 lagdes Skibet vest SV. hen til Kl. 9, da det atter vendtes NO. over med Kurs NO. t. O. $^1/_2$ O., stadig med sagte Fart for at afvente lettere Luft, da det var usædvanlig tyk Taage med frisk nordlig Bris. Fløiten

holdtes stadig igang. Kl. 9.10 hørtes et Stød af Taagehorn 2 à 3 Streger paa Bagbords Boug; et Par Minutter senere hørtes Hornet omtrent i samme Retning og Kl. 9.15 et Stød klos for Bougen og næsten i samme Øieblik saaes Reisningen af en Seiler med sin Klyverbom over Bagbord Boug af „Luna", saa Sammenstødet blev uundgaaeligt og øieblikkelig paafulgte. Skibene kom strax klar af hinanden og viste det sig, at „Luna" havde faaet et stort Hul i Fyrbøderlugaren over Dæk, hvor Seilerens Bougspryd sad fast. Seileren forsvandt i Taagen; men idet den passerede forbi, viste det sig at være Bark „17de Mai" af Grimstad, trælastet.

Efter nøie at have undersøgt „Luna", som befandtes tæt, sattes Kursen SV. til. V. $^1/_2$ V. for at søge efter Seileren, som det var umuligt at finde igjen i Taagen, hvorfor efter ca. $^3/_4$ Times Søgning „Luna" lagdes NO. til O. $^1/_2$ O. over igjen. 1ste Styrmand, Joh. Taarvig var Vagthavende paa Broen, Letmatros Sivert Magnussen paa Udkig, Youngmand Severin Antonsen ved Roret og Youngmand Hugo Hübener den 4de paa Dæk. Efter at Skibet var vendt NO. over strax før Sammenstødet, gik Kapteinen, der stadig havde været paa Broen, ned i Bestikken for at spise Frokost; men kom i sidste Moment op og slog agterover i Maskinen og ordrede Bagbord Ror. „Luna" havde baade før og efter Kollisionen gaaet med ganske sagte Fart, saavidt den vel kunde styre; men Barken førte høie Seil, og Kollisionen maatte lægges den til Last, da den havde stærk Fart og kun brugte et Stød med Taagehornet, saa man maatte antage, at den enten laa Bidevind eller gik vestligere Kurs; thi da Barken havde Vinden agtenfor tværs, burde den efter Sjøfartslovens § 15 c. have brugt 3 Stød og efter § 16 gaaet med moderat Fart. Da man paa Grund af Taage ikke fik Kjending af Dungeness, besluttedes efter holdt Skibsraad med alle Mand at fortsætte til Antwerpen, især da Skibet var ganske tæt og Taage hindrede at naa Nødhavn. Efter Kollisionen befandtes Bagbords Kjætting at være brukket 7 à 8 Fod fra Ankeret." Den nu gjengivne Beskrivelse er ikke undertegnet af nogen.

Den 19de December 1899 afgaves af „Luna"s Vedkommende Sjøforklaring ved Handelstribunalet i Antwerpen. „Luna"s Kaptein Handeland forklarede der, at „Luna", 1145 Reg.-Tons, var afgaaet fra Ergasteria den 27de November i god Stand, bestemt til Antwerpen og lastet med Malm i Bulk. Den 15de December om Morgenen var der taaget Veir; man mindskede Farten og gav Taagesignaler uden Ophør ved Hjælp af Dampfløiten. Omkring Kl. 8 Morgen hørte man Sirenen fra Dungeness i NV. $^1/_4$ N. Skibet styrede da VSV. og avancerede meget langsomt. Omkring Kl. 9 satte man Kursen NO. t. O. $^1/_2$ O., denne Kursretning er saaledes anført i Aftrykket af det originale Retsdokument, medens saavel Afskriften heraf som Oversættelsen (Bilagene 5 ad 3) feilagtigen anfører N. $8^1/_3$ L). Vinden var frisk fra Nord, Taagen meget tæt, Fløiten var stadig i Virksomhed, Maskinen arbeidede meget langsomt; omkring Kl. 9.10 (i vedk. Udskrift staar Kl. 2.10, men dette maa efter det øvrige foreliggende Oplysninger alene være en Skrivfeil), hørte man et Stød fra et Skibs Taagelur 2 eller 3 Streger paa Bagbords Boug. „Luna"s Fløite arbeidede stadig og vedblev „Luna" at avancere meget langsomt, da man kort efter hørte Signalet, der gaves fra det andet Skib, som syntes at nærme sig „Luna" forud. Omkring Kl. 9.15 skjelnede man Konturerne af et Skib paa kort Afstand med Bougen omtrent i Nord. Da man saa, at en Kollision var næsten uundgaaelig, stoppede man Maskinen og

slap ud Dampen, idet man samtidig lagde Roret til Bagbord; men ikke destomindre løb det andet Skib ind i „Luna" og gjorde den stor Skade forud om Bagbord. Skibene kom strax klar af hinanden paa Grund af den store Fart hos Seileren, der havde næsten alle Seil tilsatte. „Luna" forblev paa Stedet og gav gjentagne Signaler uden at erholde noget Svar fra Skibets Side, hvorpaa „Luna efter omtrent 3 Kvarters forgjæves Venten gjenoptog sin tidligere Kurs og ankrede den 17de December omtrent Kl. 3 Efterm. paa Antwerpens Red.

1ste Styrmand Taarvig, Matroserne Sivert Magnussen og Severin Antonsen samt 2den Maskinist Arnt Mikkelsen, samtlige tilhørende Mandskabet paa „Luna" fremstod derpaa og bekræftede efter Examination under Ed, at Kapteinens oven refererede Forklaring, som blev dem forelæst, indeholdt den hele og fulde Sandhed, dog saa, at Maskinisten erklærede kun at kunne aflægge Ed paa, hvad der var passeret i Maskinrummet.

Ny Sjøforklaring for „Luna" foretoges den 25de Mai 1900 ved Bergens Sjøret til Afhørelse af „Luna"s Maskinist Arnt Mikkelsen, idet det ved Forretningen oplystes, at „Luna", siden Kollisionen fandt Sted, ikke havde været i norsk Havn; men at Maskinisten nu opholdt sig i Bergen, hvorfor han ønskedes afhørt som Vidne. Nævnte Maskinist, der edfæstedes, vedtog først Indholdet af det ved Forretningen fremlagte Uddrag af „Luna"s Maskinjournal. Ifølge samme mærkedes den 15de December 1899 Kl. 9.15 — Maskinen gik da med sagte Fart, ca. 30 Omdreininger pr. Minut — et Stød, paa samme Tid blev der telegraferet „sagte Fart agterover", hvilken Kommando blev øieblikkelig efterkommet af Vagthavende, 2den Maskinist, hvormed ogsaa Donkeymanden var behjælpelig. Maskinen arbeidede i ca. 2 à 3 Minutter agterover, hvorpaa der blev telegraferet sagte Fart forover, hvilket ogsaa øieblikkelig blev efterkommet.

Vidnet forklarede dernæst, at han kom paa Vagt omhandlede Dag Kl. 8 Form. Skibet havde hele den foregaaende Vagt arbeidet med sagte Fart paa Grund af taaget Veir og vedblev dermed helt indtil Kollisionen fandt Sted. Maskinen var i fuld Orden. Dampfløiten brugtes regelmæssig med et Par Minutters Mellemrum den hele Tid. Skibet gik saa sagte som muligt og kunde man ikke faa færre Omdreininger. Damptrykket var 60—70 Pd. pr. □ Tomme.

Den 26de Mai 1900 afholdtes derpaa Sjøforklaring af „Luna"s Vedkommende for Gøteborg Raadhusret.

„Luna"s daværende Kaptein Taarvig fremlagde der et Journaluddrag, der befandtes i alt væsentligt overensstemmende med Journalen. Han henholdt sig til samme og forklarede videre, at han paa omhandlede Reise havde været 1ste Styrmand paa „Luna", medens Handeland var sammes Fører. Taarvig overtog Vagten Kl. 7.40 paa Morgenen den 15de December 1899. Taagen blev omkring Kl. 8 saa tyk, at man knapt kunde se paa en halv Skibslængdes Afstand, hvorfor „Luna" i den Anledning kun gik med $1^1/_2$ à 2 Knobs Fart, saaat den saavidt kunde styre.

Der blev den hele Tid givet Signal fra „Luna"s Damppibe hvert andet Minut, bestaaende i et langt Stød. Vinden var nordlig. Strax efter Kl. 9 hørtes et Stød i en Taagelur et Par Streger paa Bagbords Boug.

Maskinen blev imidlertid ikke stoppet, da han efter Signalet antog at det mødende Skib var en Bidevindsseiler eller at samme havde Vinden

paa Siden og derfor burde gaa klar af „Luna“ med den Kurs, dette Skib havde.

Umiddelbart efterat det 3die Stød var hørt fra Taageluren, blev Seilerens Reisning synlig- hvorpaa Sammenstødet fandt Sted paa den Maade, at Seileren traf „Luna“ paa Bagbords Boug omtrent 10 Fod fra Stævnen og i en Vinkel af 3 à 4 Streger mod Kontrastregen (modsatte Kurslinjer) af „Luna“s Kurs. Ved Kollisionen kom Kaptein Handeland op paa Kommandobroen og kommanderede Agterover samt Bagbords Ror. Fartøierne kom efter 2 eller høist 4 Minutters Forløb løs fra hinanden. Han kunde ikke bestemt opgive, hvilke Seil Barken førte, men syntes, at han saa Mersseil, Fok og Klyver. Seilene var ikke opbrasede til Bidevind; men de var noget ophalet i Braserne, hvorfor han antog, at Barken havde havt Vinden ind agter om tvers.

1ste Vidne ved denne Sjøforklaring, Magnussen, forklarede, at han ved heromhandlede Leilighed stod paa Udkig paa Bakken. Vinden var nordlig. Om Taagen og de Taagesignaler „Luna“ gav, forklarede han sig overensstemmende med Kaptein Taarvig. „Luna“ gik saa sagte, at den knapt havde Styrefart.

Omkring Kl. 9 hørtes en Taagelur omtrent 3 à 4 Streger forud paa „Luna“s Bagbords Boug, hvilket Signal efter nogle Minutters Forløb gjentoges fra samme Hold. Da omtrent efter lige langt Mellemrum samme Taagesignal for 3die Gang hørtes, blev en Seiler i det samme synlig aldeles ind paa „Luna“s Bagbords Boug, hvorpaa strax kommanderedes agterover og Bagbord Ror, men skeede Sammenstødet umiddelbart derefter. Efter et Par Minutters Forløb kom Fartøierne klar af hinanden, og forsvandt derpaa strax Seileren i Taagen. Vidnet saa, at Barken førte Under- og Overmersseil, Storseil, Klyver, Fok og Forstangestagseil samt efter hvad han troede ogsaa Storbramseil. Seileren, som havde agterlig Vind, havde ikke Seilene helt opbrasede for Bidevind.

2det Vidne, Antonsen forklarede, at han ved omhandlede Leilighed stod ved Roret, medens daværende Styrmand Taarvig stod paa Kommandobroen. Vinden var nordlig, og holdt „Luna“ saadan Kurs, som i Journalen anført. „Luna“ gik saa sagte, at den blot havde Styrefart. Om „Luna“s Taagesignaler forklarede han sig som Taarvig og 1ste Vidne. Vidnet havde kun hørt et Signal fra en Taagelur et Par Streger forud paa „Luna“s Bagbords Boug, og blev 3 à 4 Minutter derefter en mødende Seiler synlig aldeles ind paa „Luna“, hvorpaa Kaptein Handeland kom op paa Broen. Denne gav saa Ordre om Stop og agterover samt Bagbord Ror, hvilket alt strax udførtes. Barken traf „Luna“ paa Bagbords Boug i en Vinkel af omkring 3 Streger. Han saa paa Barken kun Mersseil og Storebramseil, hvilke ikke var opbrasede for Bidevind; men kunde Vidnet ikke iøvrigt udtale sig om, hvilke Seil førtes af Barken, som kom med god Fart.

3die Vidne, Bertelsen, forklarede, at han omhandlede Dag Kl. 9 Morgen kom ned i „Luna“s Maskinrum, hvor 2den Maskinist Mikkelsen havde Vagten. „Luna“ gik med saa sagte Fart, at Maskinen saavidt gik over Centrum. En Stund efterat Vidnet var kommet i Maskinrummet, blev der kommanderet stop og agterover, hvilket strax udførtes, men fandt Sammenstødet Sted i det samme.

Ved ovennævnte Sjøforklaring blev de 3 Vidner Magnussen, Antonsen og Bertelsen edfæstede, hvorimod Raadhusretten ikke fandt at kunne edfæste

Kaptein Taarvig, da Taarvig havde Kommandoen ved Kollisionen og saaledes havde Part i Sagen."

Citantskabet finder, at „Luna" har Skylden for Sammenstødet, idet „Luna" uanseet de fra „17de Mai" givne Taagesignaler fortsatte sin Fart og sin Kurs, hvorved „Luna" har sat sig fuldstændig ud over Styringsreglernes § 16.

Var sammes Bestemmelse om Stopning iagttaget, vilde Sammenstødet ikke være skeet, idet „17de Mai" i Tilfælde vilde have passeret „Luna" inden denne skar dens Kurs. „Luna"s Styrmands Antagelse, at det mødende Skib vilde gaa klar af den, var alene en løs Gjætning, hvilken ogsaa var baseret paa den feilagtige Forudsætning, at Vinden var nordlig, medens Vinden derimod var nordvestlig. Styrmanden har ikke kunnet greie Situationen, hvilket bedst viser sig deraf, at han ikke engang i sidste Øieblik før Kollisionen kunde kommandere stop og Rorforandring, hvorimod Kapteinen, som nu var kommen springende til, maatte gjøre dette og tage Kommandoen fra Styrmanden. Kaptein Handeland udtalte da ogsaa, anfører Citantskabet, for „17de Mai"s Kaptein nogle Dage senere paa et Hotel i Antwerpen, da de talte sammen om Kollisionen: „Ja, det var uheldigt, og havde jeg været paa Broen, skulde det ikke skeet heller, jeg havde stoppet itide; men da jeg kom paa Broen var det forsent."

Citantskabet mener ligeledes, at „Luna"s Fart ved Leiligheden har været stor og henviser i saa Henseende til en af Havnefoged Bassøe og Kaptein L. Castberg afgiven ubeediget Erklæring, hvorefter disse efter at have undersøgt „Luna"s Maskinjournal er kommen til det Resultat, at „Luna" med ca. 30 Slag gjør 5 à 6 Mil i Vagten.

Citantskabet henleder iøvrigt Rettens Opmærksomhed paa, at „Luna"s tvende Journaler er rettede i netop de under Sagen omhandlede Punkter. Skibets Journal indeholdt oprindelig, paastaar Citantskabet, intet om, at Vinden var nordlig. Vinden var NV. Kl. 5—8 og nogen Forandring var ikke noteret før Kollisionen; men saa er der bagefter — ovenfor Linjen — tilføiet Ordene „med frisk nordlig Bris."

I „Luna"s Maskindagbog var der ligeledes oprindelig indført slet og ret: „Omdreininger pr. Minut 30", bagefter er der ovenfor Linjen tilføiet „cirka" med Streg under.

Indstævnte, Kontracitantskabet, paa sin Side benægter at have sat sig ud over Styringsreglernes § 16. Vinden var Nord, og der er ikke Fare for Sammenstød, naar NO.-styrende Dampskib med nordlig Vind hører mødende Seilers enkelte Stød paa Bagbord Boug; er Stødet enkelt skal Seilerens Kurs ikke være søndenfor Vest, og da existerer ingen Mulighed for Sammenstød. Men her ligger netop „17de Mai"s Kapitalfeil, idet den har givet urigtigt Signal.

Styrmanden fortsatte Kursen, fordi Stødet i Luren var enkelt, og mener Indstævnte, at dette var fuldt korrekt handlet af Styrmanden. Havde derimod „17de Mai" givet rigtigt Signal, 3 Stød, saa havde „Luna" stoppet og Kollisionen vilde have været undgaaet. Da Kapteinen kom op, saaes det mødende Skib paa Bagbord Boug, derfor kommanderede han bak og Bagbord Ror. Indstævnte benægter paa det bestemteste, at Kaptein Handeland har udtalt sig som af Modparten refereret; i Tilfælde maa Udtalelsen være falden i utilregnelig Tilstand.

„17de Mai" havde efter Omstændighederne for mange Seil, idet 4 Knobs Fart i tyk Taage er formeget. „Luna"s Fart var derimod saa sagte som muligt, kun $1^1/_2$ à 2 Knob, og benægtes Rigtigheden af D'Hrr. Bassøes og L. Castbergs Erklæring.

Indstævnte benægter ligeledes, at „Luna"s Journaler har været rettede bagefter, og paastaar, at Tilføielsen over Linjen er gjort samtidig med selve Indførselen, hvilket ogsaa kan sees af Blækket.

Retten gaar efter det oplyste ud fra, at Kollisionen har fundet Sted i tyk Taage omtrent 5 à 6' i sydlig Retning af Dungeness i den britiske Kanal, og at „17de Mai" styrede Kursen SV., medens „Luna" derimod styrede Kurs NO. t. O. $^1/_2$ O.

Retten finder, at det i nærværende Sag til Bedømmelse af, hvem der Skyld i Kollisionen, først og fremst er af Vigtighed at søge bragt paa det Rene Vindretningen ved heromhandlede Anledning, hvorfor Retten nu her skal nærmere gjennemgaa de i saa Henseende foreliggende Oplysninger.

Efter „17de Mai"s Journal er Vinden 15de December 1899 anført som NNV. i Rubriken for Vagten Kl. 12—4 om Morgenen, NNV.lig for den næste Vagt Kl. 4—8 og NV.lig for Formiddagsvagten Kl. 8—12. Anførselen for Vind saavelsom Kurser staar omtrent midt i Rubrikerne for de to første Vagter og paa Linien for Timen 8—9 for Formiddagsvagten. Ved Sjøforklaringen i London den 10de Januar 1900 anfører Barkens Kaptein, at der var løi Bris fra NV. samt at „17de Mai" styrede SV. med Vinden omtrent tværs om Styrbord.

1ste Vidne, 2den Styrmand anfører: Der blæste en løi NV.lig Vind. 2det Vidne Udkigsmanden har efter sit Vidneprov, der foran er refereret *in extenso* efter Udskriften, ikke udtalt noget om Vindretningen.

3die Vidne Rormanden kunde ikke udtale sig om Vindens Retning; men da Ræerne var opbrasede om Bagbord, sluttede han, at Vinden kom fra Styrbord.

4de Vidne, der er Tømmermand og omhandlede Dag var Rormand fra Kl. 8—9 Morgen forklarer, at Vinden i denne Tid var NV. og enkelte Gange vestligere.

Efter „Luna"s Journal var Vinden paa Vagten fra Kl. 12—4 Morgen den 15de December 1899 NO.lig, paa Vagten Kl. 4—8 NV.; for den næste Vagts Vedkommende er der intet særskilt indført under Rubriken Vind, ligesaalidt som under de øvrige Rubriker, hvorimod Kollisionen er refereret sammesteds, saaledes som oven gjengivet og heder det deri, at der var frisk nordlig Bris. Ved Sjøforklaringen den 10de December 1899 ved Handelstribunalet i Antwerpen forklarer „Luna"s Kaptein Handeland, at Vinden var frisk fra nord, og da det samme Udtryk forefindes i Kapteinens Sjørapport, som blev forelæst vedkommende Vidner ved Leiligheden og af dem vedtaget, har saaledes 1ste Styrmand paa „Luna" (Taarvig) samt Udkigsmanden (Magnussen) og Rormanden (Antonsen) med sin Ed ved denne Leilighed bekræftet, at Vinden var fra Nord.

Ved Sjøforklaringen i Göteborg den 26de Mai 1900 forklarer „Luna"s daværende Kaptein Taarvig, — der som oven nævnt var 1ste Styrmand paa „Luna" ved Kollisionen — at Vinden var nordlig.

1ste Vidne (Magnussen) og 2det Vidne (Antonsen) forklarer begge ved denne Leilighed som i Antverpen, at Vinden var nordlig, og blev de paany

edfæstede, medens de derimod som oven anført Taarvig ikke denne Gang edfæstedes. 3die Vidne (Bertelsen), der var Donkeymand paa „Luna", har intet udtalt sig om Vindretningen.

Da Kollisionen efter „17de Mai"s Anførende indtraf Kl. 9.30 Form. — efter „Luna"s Opgivende derimod Kl. 9.15 — eftersom det ene Skib kom østenfra og det andet vestenfra, er det rimeligt, at der er endel Forskjel mellem Tidsangivelserne for begge Fartøier — haves der saaledes fra „17de Mai"s Vedkommende kun et eneste Vidneprov om den Vindretning, der herskede paa dette Tidspunkt, nemlig 1ste Vidne (2den Styrmand) og bruger dette endog et saa vagt Udtryk som NV.lig Vind, hvorved det jo ikke skulde være udelukket, at Vinden kan have været nordlig af NV. Vidnet har rigtignok ogsaa forklaret, at Vinden den hele Tid indtil Koilisionen var ret tværs, men det synes usikkert om Vidnet kan forklare sig om Vindretningen med synderlig Tilforladelighed.

Efter det oplyste opholdt nemlig Vidnet sig paa Bakken sammen med Udkigsmanden og kunde derfra vanskelig gjøre nogen paalidelig Iagttagelse af Vindretningen. Rigtignok fjærnede Vidnet sig fra Bakken, idet det kort før Sammenstødet begav sig agterud efter en Oliekande for at smøre Sveiven paa Luren, da denne gik noget trangt; men det er ikke oplyst, om Vidnet ved denne Leilighed skjænkede Vindretningen nogen Opmærksomhed, hvilket iøvrigt ogsaa vilde have været for sent, eftersom Sammenstødet indtraf strax efterat Vidnet havde begivet sig agterud.

Den af „17de Mai"s Kaptein afgivne ubeedigede Forklaring er heller ikke klar, idet han vistnok siger, at Vinden var NV., men tilføier samtidig, at den var omtrent tværs om Styrbord paa „17de Mai", der styrede SV.; denne ubestemte Udtryksmaade fra Kapteinens Side tyder paa, at han selv ikke var saa ganske sikker paa Vindens nøiagtige Retning ved Tilfældet.

Med Hensyn til 4de Vidnes Prov, at Vinden, medens han stod tilrors fra Kl. 8—9 Morgen var NV. og enkelte Gange lidt østligere, skal bemærkes, at hans Forklaring saaledes gjælder for et tidligere Tidsrum end det, da Kollisionen indtraf; denne hans Forklaring synes iøvrigt ikke at være overensstemmende med, hvad der i Journalen er anført om Vindretningen.

Fra „Luna" Side haves der derimod 3 edfæstede og samstemmige Vidneprov om, at Vinden ved heromhandlede Anledning var nordlig;

dette er vistnok ogsaa et ubestemt Udtryk, men det er klart, at der derved i hvertfald er ment, at Vinden har været nordligere end NV. Det ene af disse Vidneprov er rigtignok Taarvigs, hvorfor der ikke kan lægges saa megen Vægt herpaa som paa de to andre Prov, da han ved Leiligheden som vagthavende Officer paa Kommandobroen havde Ansvaret, men ogsaa „Luna"s daværende Kaptein Handeland, har omend ubeediget bestemt forklaret, at Vinden var fra Nord. I den i „Luna"s Dagbog indtagne, foran gjengivne Beskrivelse heder det ogsaa udtrykkelig, at der ved Leiligheden var nordlig Bris. Det er vistnok saa, at Bemærkningen staar tilføiet i Journalen over Linjen, men Indstævnte har jo paastaaet, at Tilføielsen er skeet samtidig med Indførelsen og Beskrivelsen og der foreligger heller intet, som støtter Citantskabets Antydning om, at Tilførselen skulde være skeet senere; iethvertfald har „Luna"s Vidner senere som anført provet, at Vinden var nordlig. Paa den anden Side er i „17de Mai"s Journal som oven gjengivet, for Formiddagsvagten i Timen fra 8—9 anført, at Vindretningen var NV.lig, men dette

ubestemte Udtryk udelukker, som tidligere anført, ikke at Vinden kan have været nordlig af NV. At „Luna"s Vedkommende her har afgivet rigtige Forklaringer, bestyrkes efter Rettens Formening adskilligt af den Omstændighed, at man paa „Luna" efter det Oplyste hørte et Stød i Taageluren og deraf sluttede, at dette hidrørte fra et mødende Fartøi, der laa Bidevind eller styrede vestligere Kurs; ser man saa hen til de forhaandenværende Omstændigheder, der maatte anspore Dampskibets Vedkommende til Forsigtighed, synes alt at tale for, at den vagthavende Officer paa „Luna" ikke er kommet tiln ævnte Resultat uden ved Iagttagelse af Vindretningen, og saadan Iagttagelse maa da være foregaaet kun nogle Minutter før Sammenstødet. Citantskabet paastaar rigtignok, at Farten og Trækken paa et Dampskib vanskeliggjør rigtig Angivelse af Vinden, hvortil skal bemærkes, at dette vel relativt kan have sin Betydning, naar man kommer op til større Hastighed, ihvorvel den kyndige Navigatør maa antages at tage det tilbørlige Hensyn hertil, men Paastanden kan ikke tillægges nogen Betydning i dette Tilfælde, hvor „Luna", ef er hvad der maa ansees paa det Rene, gik med sagte Fart.

Naar man efter dette sammenholder Forklaringerne mod hinanden finder Retten, at den største Sandsynlighed er for, at Vinden i hvertfald har været nordligere end NV., og at „17de Mai", der styrede SV., har havt Vinden ind agtenfor tværs.

Af „17de Mai"s Ræer har været opbrasede om Bagbord, finder Retten ikke efter det iøvrigt foreliggende at kunne tillægge nogen Betydning af den Art, at det skulde forandre Rettens nævnte Opfatning af Vindens Retning ved Leiligheden. Man havde nemlig i Førstningen efter Kl. 8 styret SV. (jfr. 4de Vidne ved Sjøforklaringen i London) og at lade Ræerne forblive opbrasede om Bagbord, uagtet lettere Gang, kunde have den Fordel — da Skibet under Omstændighederne alligevel havde Fart nok, ca. 4 Knob, at man under den herskende Taage, om fornødent for mødende Fartøier, strax uhindret kunde luffe til Bidevind for Styrbords Halser.

Der er af Indstævnte fremlagt en Opgave fra Veirsignalstationen paa Dungeness, hvor Observationer sees at foretages hver Morgen Kl. 8 samt Kl. 2 og 6 Eftmd. Efter denne Opgave var Vinden 14de December 1899 Kl. 2 Eftmd. N., Vindens Styrke 0, Kl. 6 Eftmd. NNV., Styrke 0. Den 15de December opgives Vinden til de 3 forskjellige nævnte Tider at være N. med Styrke 1 (løi Bris).

Denne Opgave tyder vistnok paa, at Vinden har været Nord hele Dagen den 15de December inde paa Observationsstedet; men tør dog Rettten ikke tillægge dette nogen synderlig Betydning for Spørgsmaalet om Vindretningen paa selve Kollisionsstedet, og det saa meget mindre, som Vinden har været løi paa Observationsstedet, altsaa inde ved Land, og Vinden om Morgenen er observeret Kl. 8, medens Sammenstødet først fandt Sted efter Kl. 9.

Retten vil sluttelig ikke undlade at anføre som et Moment, der støtter dens Opfatning af Vindretningen ved Leiligheden qv., at „17de Mai"s Vedkommende ikke har hørt nogen Dampfløite i den Retning, hvorfra „Luna" kom, uagtet det efter det foreliggende maa ansees godtgjort ved „Luna"s Vidners Prov, at Dampfløiten paa „Luna" stadig har været brugt.

Retten finder i Henhold til det Anførte, om end ikke uden Tvivl, at maatte gaa ud fra, at Vinden ved Leiligheden har været nordligere end NV. Da nu „17de Mai" styrede SV. og derefter efter Vindretningen maa antages

at have havt Vinden agtenfor tværs, skulde den i Henhold til Plakaten om Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier, disses § 15 c. have givet som Signal 3 paa hinanden følgende Stød. „17de Mai" har imidlertid kun givet et Stød, hvorved den saaledes har gjort sig skyldig i Overtrædelse af de nævnte Regler, ligesom den derved har vildledet „Luna" og bibragt denne den urigtige Opfatning, at „17de Mai" enten laa Bidevind med Styrbord Halser eller styrede en vestligere Kurs, og at som Følge deraf „Luna", naar den hørte „17de Mai"s Signal paa Bagbords Boug trygt kunde fortsætte sin Kurs.

Dersom „17de Mai" derimod havde givet rigtigt Signal, 3 Stød, vilde „Luna", der hørte Signalet tidsnok, dertil have havt Anledning tidsnok til at træffe fornødne Forholdsregler for Undgaaelse af Kollisionen.

Efter Rettens Opfatning har derfor „17de Mai" Skyld i Sammenstødet, og formenes dens Feil, *in casu* at være saa meget større, som „17de Mai" maa have været fuldt paa det Rene med, at den med sin Kurs SV. skjærer de østgaaende Fartøiers Kurs, og det i et saa stærkt befaret Farvand som den britiske Kanal paa dette Stykke. Det havde derfor været den største Opfordring for „17de Mai" til under den stærke Taage at udvise saa skjærpet Agtpaagivenhed som muligt. Naar Vindretningen staar saa paa Grændsen, som her maa antages at have været Tilfældet, dengang 2den Styrmand konfererede med Kapteinen om Brugen af Taageluren, var det derfor „17de Mai"s Pligt stadig at undersøge, om Vinden forandrede sig, halte sig agtenfor tværs, da isaafald ogsaa Taagesignalet strax maatte forandres.

At der paa „17de Mai" ialfald har været nogen Usikkerhed om Vindretningen viser Oplysningen om, at 2den Styrmand kort før Sammenstødet havde konfereret med Kapteinen, om Signalet et Stød i Piben burde ændres (se Indlæg No. 13 Pag. 2), men blev man enig om ikke at foretage nogen Forandring i saa Henseende. Om Tidspunktet for denne Konferance forefindes ingen anden Oplysning, end at den fandt Sted „kort før Sammenstødet", ligesom der heller ingen Oplysninger forefindes om, at der senere efter denne Konferance har været foretaget Undersøgelser af Vindretningen eller om, at Kapteinen har draget Omsorg derfor, medens det derimod er oplyst, at Kapteinen paalagde 1ste Vidne (2den Styrmand) at høre godt efter, om nogen Dampfløite eller noget Signal kunde høres forud. Hvis man under Omstændigheder som nærværende ikke var sikker paa, hvorledes Vindretningen var, og der saaledes kunde være nogen Tvivl om, hvilket Signal skulde bruges, maa det tilregnes „17de Mai"s Vedkommende som en Feil, at de ikke lod Skibet bringe til Vinden for derved at faa konstateret den virkelige Vindretning.

At „17de Mai" ved Leiligheden ogsaa skulde have havt for stor Seilføring og som Følge deraf for stor Fart under de foreliggende Forhold, kan Retten derimod ikke finde, idet Retten efter det Oplyste maa gaa ud fra, at dens Fart var ca. 4 Mil (efter 1ste Vidnes Forklaring knappe 4 Knob).

Retten skal derpaa gaa over til at undersøge, om der ogsaa fra „Luna"s Side ved Leiligheden er udvist nogen Feil af Betydning, ved Skyldspørgsmaalet for Sammenstødet.

Efter det Oplyste hørte „Luna"s Vedkommende første Gang et Stød af en Taagelur 2 à 3 Streger paa Bagbords Boug. Kl. 9.10 Fmd. (efter det med Sjøforklaringen i Gøteborg akterede Journaluddrag skulde Klokken da være 9 Fmd., men efter det iøvrigt foreliggende formenes dette at være feilagtigt for Kl. 9.10), et Par Minutter senere hørtes Luren omtrent i samme

Retning. 1ste Vidne ved Sjøforklaringen i Gøteborg siger endog, at Signalet gjentoges fra samme Hold, hvorpaa Kl. 9.15 hørtes et Stød klods for Bougen, og umiddelbart derefter skeede Sammenstødet. Naar det saaledes er paa det Rene, at „Luna"s Vedkommende har hørt et Stød efter 2 à 3 Minutters Forløb omtrent i samme Retning, som det første Stød, finder Retten, at der fra „Luna"s Side ikke er udvist tilbørlig Forsigtighed ved under disse Omstændigheder at fortsætte sin Kurs uforandret og ubetinget stole paa, at Stødet kom fra et Fartøi, som styrede vestligere Kurs eller laa Bidevind vestover. Efter Plakaten om Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier m. m., sammes § 16, skal et Dampskib, som hører tilsyneladende forenfor tværs-Taagesignal fra et Fartøi, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, stoppe, forsaavidt de forhaandenværende Omstændigheder tillader det, sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er over. Denne Bestemmelse har efter Rettens Formening „Luna" her undladt at iagttage og har derved gjort sig skyldig i en Feil. „Luna" kunde nemlig efter Retningen af det andet Taagesignal, som den hørte, sammenholdt med det første Signal, ikke med Sikkerhed bestemme det mødende Fartøis Plads og skulde derfor stoppet, idet det efter Rettens Skjøn intet var til Hinder derfor i foreliggende Tilfælde. „Luna" fortsætter imidlertid som nævnt sin Kurs, da Stødet høres for tredje Gang og det klods for Bougen, foretager fremdeles den vagthavende Officer (Skibets daværende 1ste Styrmand Taarvig) intet, hvorimod det er Kapteinen, som har været nede en Stund, der i sidste Øieblik kommer op og stopper Maskinen samt giver Bagbord Ror. Da det var „Luna", som efter nævnte Plakats § 20 skulde styre afveien for Seilskibet, har „Luna" ogsaa forsaavidt gjort sig skyldig i Feil, som den ikke betids har givet Bagbord Ror.

At „Luna" ogsaa som af Citantskabet paastaaet har gjort sig skyldig i den Feil under den tykke Taage ikke at gaa med moderat Fart, kan Retten derimod ikke medgive. Den maa efter de foreliggende Oplysninger, særlig efter 1ste og 3die Vidnes Prov henholdsvis ved Sjøforklaringen i Bergen og i Gøteborg gaa ud fra, at „Luna" ved Leiligheden kun har gaaet med sagte Fart. Den før omnævnte Erklæring fra et Par Mænd om, at „Luna"s Fart ved Leiligheden maa have været 5 à 6 Mil, kan Retten ikke tillægge nogen Betydning ligeoverfor de fremkomne Oplysninger om de faktiske Forholde ved Leiligheden.

Erklæringen sees iøvrigt at gaa ud fra, at „Luna" er en 10 Mils Baad, medens derimod „Luna"s Journal udviser, at Dampskibet under gunstige Forholde kun har gjort 8 à $8^1/_2$ Mil paa heromhandlede Reise fra Ergasteria til Antwerpen.

Retten finder imidlertid, at „Luna" ved de af den begaaede omhandlede Feil ogsaa har sin Skyld i Sammenstødet, og at der saaledes er Skyld paa begge Sider.

Efter Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Feil, der formenes at maatte ansees som lige store, finder Retten, at hvert Skib bør bære sin Skade. Som Følge heraf bliver det unødigt for Retten at indgaa paa Parternes Beregning af den Skade og det Tab, der ved Leiligheden er dem paaførte, idet man alene skal bemærke, at der af Kontracitantskabet er gjort adskillige Indsigelser mod Citantskabets Beregning af sit Erstatningskrav; men at „17de Mai"s Skade og Tab ved Kollisionen er større end „Luna"s,

selv med Fradrag af samtlige de Parter, mod hvilke Kontracitantskabet har gjort Indsigelser, ligesom Hovedcitantskabet paa sin Side har gjort gjældende, at „17de Mai"s mulige Ansvar under enhver Omstændighed efter Sjøfartsloven er begrændset til dets Værdi i skadelidt Stand, 300 £ med Tillæg af Distancefragt 25 £, men med Fradrag af de Sjøpanterettigheder, som er fortrinsberettigede, hvortil Kontracitantskabet bl. a. har indvendt, at „17de Mai"s Rederi her for sit Ansvar har stillet en Bankgaranti for Kr. 20,000.00, hvorfor allerede af denne Grund Modpartens Ansvar ikke vil kunne begrændses saaledes som af samme gjort gjældende.

I Henhold til det oven Anførte vil „17de Mai"s Rederi og „Luna"s Rederi blive at frifinde for hinandens Tiltale.

Processens Omkostninger vil blive at ophæve.

Førstvoterende modtog Sagens Dokumenter den 17de Juli sidstleden, men har dels Forretningernes Mængde, dels Bortreise af de sjøkyndige Medlemmer, med hvem Konferance i en Sag som nærværende var særlig ønskelig, hindret tidligere Expedition.

Thi kjendes for Ret:

Hovedcitantskabet, „17de Mai"s Rederi og Kontracitantskabet, „Luna"s Rederi, bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves saavel i Hoved- som i Kontrasøgsmaalet.

$^{24}/_{8}$ og $^{11}/_{9}$—1901.

L. Bade,
kst.

I Præmisserne og Resultatet enig med Førstvoterende, dog saaledes, at Styrmand Taarvig efter min Opfatning har gjort sig skyldig i Feil ved ikke at stoppe eller bakke. Jeg gaar ud fra, at de forhaandenværende Omstændigheder ikke tillod at stoppe. Det maa nemlig erindres, at han ikke var eller kunde være sikker paa, hvilken Kurs „17de Mai" holdt, og at han saaledes ikke med Sikkerhed kunde gaa ud fra, at med at stoppe vilde Sammenstødet være forebygget, ligesom han kunde befrygte, at han ved at stoppe kunde resikere at blive paaseilet.

Paa Grund af Taagen var „Luna" uforskyldt kommen i den uheldige Stilling, at man maatte forsøge at gaa forenom „17de Mai", og naar nu Styrmanden bestemte sig dertil, maa det betegnes som en stor Feil, at han ikke gav Bagbord Ror, dengang man fik høre „17de Mai"s Taagelur omtrent 3 Streger paa Bagbords Boug.

$^{4}/_{9}$—1901. *M. Saxlund.*

Enig med Førstvoterende.

$^{9}/_{9}$—1901. *H. F. Schetelig.*

Indhold: 81. Bergens Sjøret: Chr. Michelsen mod Isdahl & Co. m. fl. —
82. Norges Høiesteret: „Sannesund"s Redéri mod „Frihedens Rederi. —
83 Norges Høiesteret: „17de Mai"s Rederi mod „Luna"s Rederi

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27—28	Aargang III	1902

84.

Kongl. Maj.ts Utslag den 24 November 1902.

på besvär af firman G. A. Ekblad & Co.

angående klander af dispache rörande hvad till gemensamt haveri borde höra.

Tyska ångfartyget „Thérése Horn“ hade genom certeparti befraktats att från Libau till Oxelösund öfverföra bland annat 371 000 kilogram hvetekli och 220 garneringsmattor, dervid stadgats att derest destinationshamnen vore blockerad af is, fartyget finge ingå till närmast tillgängliga hamn, der lastemottagarne vore pligtiga att mottaga lasten. Under resan hade fartyget till följd af ishinder satt kurs mot Ystad och den 8 Mars 1900 grundstött i dess närhet, men åter kommit flott och ingått till nämnda stad, der lasten utlossats ur fartyget, hvilket befunnits hafva erhållit åtskilliga skador och sprungit läck.

Sedan lasten med ångfartygen „Wally“ och „Libau“ öfverförts från Ystad till Oxelösund, hade hos dispachören i Stockholm begärts utredning för fördelning af kostnaderna i följd af omförmälda haveri och hade firman G. A. Ekblad & Co. såsom egare till ofvannämnde kliparti och mattor jemte firman Gustaf Johansson såsom egare till återstoden af lasten hos dispachören

anhållit att i dispachen måtte intagas bland annat dels en af Ekblad & Co. den 1 Juni 1900 utställd räkning, deri fartyget och dess rederi påförts för undervigt å kliet och för frakt från Ystad till Oxelösund jemte liggedagsersättning med mera tillhopa 4069 kronor 8 öre dels ock en af O. Wallins advokatbyrå den 29de Juli 1900 utställd räkning, deri båda firmorna påförts sammanlagdt 195 kronor 70 öre utgörande kostnader för iakttagande af samma firmors rätt i anledning af haveriet.

Uti en den 8 November 1900 utgifven dispache yttrade dispachören att då ingen del af de i omförmälda räkningar debiterade ersättningar och kostnader vore af beskaffenhet att kunna hänföras till gemensamt haveri och då frågan huruvida och af hvem ersättning skulle utgå för de påförda kostnaderna icke kunde afgöras genom förevarande dispache, som endast afsåge att afskilja och fördela de kostnader, som vore gemensamma, från dem, som drabbade den ‘ene eller den andra haveriintressenten, hänvisades lastegarne att mot vederbörande i laga ordning göra sin talan gällande.

Firman Ekblad & Co. klandrade dispachen hos Rådstufvurätten i Stockholm och yrkade, att som „Thérèse Horn“ måste anses hafva anlöpt Ystad allenast såsom nödhamn och ej såsom bestämmelseort samt i allt fall de i räkningen upptagna kostnader härledt sig deraf att lasten till följd af haveriet måst under de deraf föranledda utemordentliga förhållanden lossas och magasineras samt lastegarnas rätt i öfrigt bevakas.

Rådstufvurätten utlät sig genom utslag den 29 Augusti 1901 att emedan genom hvad i målet förekommit framginge, att ångfartyget „Thérèse Horn“ vid ifrågavarande resa anlöpt Ystad icke såsom nödhamn utan såsom destinationsort, samt vid det förhållande att resan sålunda slutat i Ystad hvad Ekblad & Co. enligt den åberopade den 1 Juni 1900 utställda räkningen kunde hafva fått utgifva i frakt till ångfartygen „Libau“ och „Wally“ för fraktande från Ystad till Oxelösund af den nämnda firma tillhöriga från „Thérèse Horn“ i Ystad lossade lasten, i ersättning till expedition i Ystad och liggedagsersättning till ångfartyget „Libau“ icke borde upptagas till fördelning i gemensamt haveri;

alltså och då öfriga i berörda räkning upptagna poster och de kostnader, som firman kunde hafva fått vidkännas enligt den åberopade af O. Wallins advokatbyrå den 24 Juli 1900 utställda räkningen, icke heller, såvidt visats, i någon mån vore af be-

skaffenhet att böra ersättas såsom genemsamt haveri, fastställdes dispachen.

Häri sökte firman Ekblad & Co. ändring; men i utslag den 24 November 1902 fann Kongl. Maj.t, i enlighet med Nedre Revisionens hemställan, ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag.

85.

Kongl. Maj.ts Dom den 12 December 1902.

Handelsfirmorna G. A. Ekblad & Co. och Gustaf Johansson i Nyköping

emot

Befälhafvaren å Ångfartyget „Thérèse Horn" Sjökaptenen J. F. Jacobsen.

Ångfartyget „Thérèse Horn" hade genom certeparti den 20 Februari 1900 befraktats att med full last af kli, frö- och oljekakor afgå från Libau till Oxelösund eller så nära derintill det kunde utan fara komma och ligga, emot betingad frakt och på vilkor, bland andra, att om destinationsorten vore spärrad af is, fartyget skulle gå till närmast tillgängliga hamn samt att för uraktlåtenhet att fullgöra aftalet skadeersättning, ej öfverstigande fraktbeloppet, skulle utgå. Sedan fartyget för 2.ne firmor intagit last, hade fartygets befälhafvare, i stället för att afgå till Oxelösund, fört detsamma till Ystad, der upplagt lasten och fordrat utfående af den betingade frakten.

De båda firmorna, som ansågo befälhafvaren hafva brutit certepartiet, yrkade i stämning till Rådstufvurätten i Ystad åläggande för honom att utgifva det stadgade skadeståndet med mera.

Såväl Rådstufvurätten som Hofrätten öfver Skåne och Blekinge ogillade käromålet enär is hindrat anlöpandet af Oxelösund; men Kongl. Maj.t, som på anförda skäl ansåg fartygsbefälhafvaren hafva brutit fraktaftalet, förklarade nämnda firmor berättigade att ur fartyget och dess frakt utbekomma ersättning till uppgifna belopp.

Genom certeparti den 20 Februari hade ångfartyget „Thérèse Horn" befraktats att med full last af kli, frö och oljekakor afgå från Libau till Oxelösund eller så nära derintill, det kunde utan fara komma och ligga emot en frakt af 285 engelska pound sterling och vilkor i öfrigt, bland andra, att om destinations-

hamnen skulle vara spärrad af is, fartyget skulle gå till närmast tillgängliga hamn samt att för underlåtenhet att fullgöra aftalet skulle utgå skadeersättning, ej öfverstigande fraktbeloppet.

I anledning af berörda certeparti hade nämnda ångfartyg i Libau intagit enligt konnossement för firman Gustaf Johansson i Nyköping ett parti hvetekli med mera mot frakt af 130 pound sterling och enligt ett annat konnossement för firman G. A. Ekblad & Co. partier hvetekli och garneringsmattor emot en frakt af 155 pund sterling.

Efter stämning till Rådstufvurätten i Ystad yrkade de nämnda firmorna att, som ångfartygets befälhafvare Sjökaptenen J. F. Jacobsen, i stället för att afgå med fartyget til Oxelösund, fört detsamma till Ystad, der upplagt lasten och påfordrat utfående af den betingade frakten, utan att, såsom Jacobsen föreburit, is hindrat honom från att gå till Oxelösund eller närmare derintill belägen hamn än Ystad, Jacobsen, som sålunda brutit certepartiet, måtte varda ålagdt att med fartyg och frakt utgifva ej mindre det i certepartiet stadgade skadeståndet i svenskt mynt eller 5212 kronor 65 öre än äfven ersättning för de sagda firmor genom Jacobsens berörda förfarande tillskyndad skada i form af undervigt å lasten ochå dragna kostnader i vissa afseenden jemte 2 % provision å utlagda belopp äfvensom ränta.

Rådstufvurätten yttrade sig i utslag den 13 Mai 1901: och, enär genom hörda vittnens berättelser vore styrkt att sedan fartyget under ifrågavarande resa passerat Stora Carlsö, Jacobsen på grund af mötande is icke kunnat fortsätta i riktning mot Oxelösund utan måst vända samt, gentemot öfrig å Jacobsens sida förebragt bevisning, det icke kunde anses vara ådagalagdt, att Ystad ej varit för fartyget den närmast tillgängliga hamn;

alltså och då Jacobson, genom att afgå till Ystad och der med förklarande att han fullgjort certepartiet påyrkat utfående af frakten, icke kunde anses hafva brutit certepartiet, förklarades den instämda talan icke kunna bifallas.

Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, der nämnda firmor efter vad fullföljda talan, fann i dom den 13 Juni 1902 skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag.

Sedan de båda firmorna hos Kongl. Maj.t sökt ändring och Nedra Revisionen i afgifvet betänkande hemställt att Hofrättens Dom måtte fastställes, föredrogs saken i Högsta Domstolen; och

innefattas dess beslut i Kongl. Maj.ts den 12 December 1902 utgifna Dom så lydande:

Kongl. Maj.t har funnit i saken upplyst, *att* sedan „Thérèse Horn“ den 6 Mars 1900 anträdt ifrågavarande fraktresa, dervid tagande vägen söder om Gotland, fartyget på morgonen påföljande dag i farvattnet norr om Stora Carlsö mött tätt packad drifis, som blifvit allt tjockare, så att slutligen intet öppet vatten varit synligt; *att* Jacobsen af denna anledning och då det enligt hans uppfattning icke varit för fartyget möjligt att komma igenom den svåra drifisen, funnit nödigt att vända, hvarefter han, som efter omkring en och en half timme med fartyget ånyo befunnit sig i öppet vatten, fört fartyget i sydlig riktning öster om Öland, dervid is ånyo påträffats, och vidare på några ställen genom is förbi Svenska fastlandet till Ystad, i hvars hamn fartyget på eftermiddagen den 8 Mars inlupit, *och att* till följd deraf att fartyget kort före ankomsten til Ystad grundstött och blifvit läck, lossning af lasten genast måst ega rum;

och emedan, äfven om den i farvattnet emellan Gotland och svenska landet mötande drifisen utgjort hinder för resans fortsättande i påbörjad riktning och jemväl må anses hafva innefattat skälig anledning för Jacobsen att till undvikande af fara för fartyg och last söka nödhamn, åberopade bestämmelsen i certepartiet så mycket mindre berättigat att afstå från vidare försök att uppnå bestämmelsehamnen, som, med afseende å hvad i saken blifvit upplyst, nämnda hinder måste antagas hafva varit af mera tillfällig och öfvergående beskaffenhet, samt det följaktligen ålegat Jacobsen att, så snart fartyget efter iståndsättandet af den vid grundstötningen lidna skadan åter varit i sjövärdigt skick, fortsätta resan och söka uppnå bestämmelsehamnen eller, om denna då funnits spärrad af is, närmaste tillgängliga hamn;

ty och som hvad i saken förekommit icke föranleder till antagande att, derest resan sålunda blifvit fortsatt, fartyget icke skulle kunnat uppnå bestämmelseorten eller närmare derintill belägen hamn än Ystad;

alltså och då vid nu anförda förhållanden Jacobsen genom sin åtgärd att efter ankomsten till Ystad förklara fraktresan slutad och der aflemna lasten måste anses hafva brutit fraktaftalet och förty voro pligtig ersätta den genom nämnda åtgärd uppkomna skada, hvilken, då laglig grund icke visats för sökandenas anspråk på ersättning för undervigt, icke kan anses hafva uppgått till större belopp än för G. A. Ekblad & Co. till två-

tusen sexhundra kronor och för Gustaf Johansson till tvåtusen etthundrafemtio kronor;

pröfvar Kongl. Maj.t rättvist, med ändring af Hofrättens dom i hufvudsaken, på det sätt bifalla sökandenas i saken förda talan, att sökandena förklaras ega att ur fartyget „Thérèse Horn“ och dess frakt utbekomma, G. A. Ekblad & Co. tvåtusen sexhundra kronor och Gustaf Johansson tvåtusen etthundrafemtio kronor jemte ränta å nämnda belopp efter fem procent från stämningsdagen den 7 April till dess betalning sker.

I fråga om rättegångskostnaden finner Kongl. Maj.t ej skäl göra ändring i Hofrättens dom.

86.

Norges Høiesteret den 20de December 1902.

J. Eliassen og J. E. Johannesens Enke
(Adv. Ludvig Nøstdal)

mod

Johan Kahrs & Co.
(Advokat Vilh. Dybwad.)

En Sag angaaende Erstatning for Skade tilføiet en saakaldt Leieskude, som benyttes ved Lastning og Losning i Bergen i Lighed med Lægtere i andre Havne antages af Høiesteret ikke at henhøre under Sjøretten.

Ved Sjøret i Bergen blev i nærværende Sag under 7de Januar 1898 afsagt saadan Dom:

„Indstævnte, Johan Kahrs & Co. bør til Citanterne, J. Eliassen og E. Johannesen, betale Kr. 8.00 — otte — Kroner med 4 — fire — Procent Rente fra 9de Juli 1896 indtil Betaling sker, men forøvrigt for deres Tiltale i denne Sag fri at være. Procesomkostningerne ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.“

Denne Dom er af J. Eliassen og J. E. Johannesens Enke i Medhold af Opreisningsbevilling af 13de Oktober s. A. ved Stæv-

ning af 10de November næstefter indanket for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Af Appellanterne er nedlagt saadan Paastand:

„At den paaankede Sjøretsdom underkjendes og Appellanterne tilkjendes:

1. Kr. 1010.26 med Renter fra Sjøretsstævningens Berammelse 9de Juli 1896 (C. p. 2.)
2. Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd paa Indstævntes Bekostning for Appellanternes Afsavn af Skuden qv. med Renter.
3. Sagomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte, der foreløbig alene har taget til Gjenmæle *quoad formalia* [1]), har vakt Spørgsmaal om Sagens Afvisning *ex officio* som ikke henhørende under Sjøret og har for det Tilfælde, saadan finder Sted, paastaaet Kost og Tæring.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til Sjørettens Dom.

Sagen indbragtes af Appellanterne først for Bergens Bythingsret, men afvistes ved Kjendelse af 30te Juni 1896 *ex officio* fra denne som rettelig henhørende under Sjøret.

I Kjendelsens Præmisser heder det:

„Da nærværende Sag angaar paastaaet Erstatning fra Citanternes (ɔ: Appellanternes) Side for Beskadigelse paa Sjøen af en dem tilhørende Skude, som Indstævnte paastaaes uden deres Tilladelse at have taget i Brug, og der derunder ogsaa er vakt Spørgsmaal om, hvorvidt Skuden efter at være taget i Brug af Indstævnte var bleven forsvarlig fortøiet, og saaledes om Skaden i Forhold til ham skal ansees at være hændelig, finder Retten, at Sagens Behandling hører under Sjøret

Underdommeren fandt imidlertid ikke Spørgsmaalet saa utvivlsomt, at han fandt Grund til at tilkjende de Indstævnte Kost og Tæring.

Sagen indbragtes derefter af Appellanterne for Sjøret i Bergen, hvor de nedlagde lignende Paastand som ved Høiesteret.

Indstævnte, fra hvem ingen Indsigelse fremkom mod Sagens Behandling ved Sjøret — nedlagde Paastand i Realiteten, gaa-

[1]) d. v. s. forsaavidt angaar Sagens formelle Side i Modsætning til Sagens Realitet.

ende ud paa Frifindelse mod at betale 8 Kroner og paa hos Citanterne *in solidum* at tilkjendes Procesomkostninger.

Det er mellem Parterne paa det Rene, at den under Sagen omhandlede „Skude" er en i Bergen saakaldet „Leieskude", der af Indstævnte i Indlæg her for Retten beskrives som „Fartøier i Form af store aabne Baade uden Indredning og uden Seilføring, der udleies til Brug ved Indlastning og Losning af Skibe i Lighed med Lægtere i andre Havne. De maa ligesom Lægtere slæbes fra Sted til andet, hvor de skal bruges."

Appellantskabet har ment, at Skuden maatte betegnes som „Skib" i Sjøfartslovens Forstand, og til Støtte derfor — uden at benægte Indstævntes Beskrivelse forøvrigt — gjort gjældende, at de omhandlede Leieskuder „har en betydelig Drægtighed."

Høiesteret kan ikke finde, at den foreliggende Sag „angaar Gjenstande, der henhører under" Lov om Sjøfarten af 20de Juli 1893. Sagen burde saaledes ikke været afvist fra den almindelige Underret. Det kan imidlertid ikke nægtes, at den efter sin Beskaffenhed synes vel egnet til at behandles ved en Ret, der sidder inde med Sjøkyndighed og særlig med Kjendskab til Forholdene paa Bergens Havn. Og Indstævnte har hverken i Sjøretten nedlagt nogen Paastand om Sagens Afvisning eller i Høiesteret om Sjøretsdommens Ophævelse, men tvertimod under Sagens Behandling ved Bythinget antydet, at den hørte hjemme ved Sjøret. Det er Underdommeren, som *ex officio* har afvist Sagen fra dens rette Forum og foranlediget Appellantskabet til overensstemmende med den i Afvisningsdommen givne Anvisning at indbringe Sagen for Sjøretten, hvor den uden Dissents er gjort til Gjenstand for Behandling og Paadømmelse i Realiteten. Under disse Omstændigheder antager ikke Høiesteret, at noget berettiget Hensyn kræver, at Sjørettens Dom *ex officio* kjendes uefterrettelig.

I Henhold hertil afsiges saadan

Kjendelse:

Sagen bliver ikke at afvise fra Sjøretten. Den udstaar for Indstævnte til Foretagelse i Høiesterets Kommission for skriftlige Sager den 16de Januar 1903.

87.

Sandefjords Sjøret den 8de November 1902.

Bark „Hjertnæs"s Rederi ved A. J. Freberg

mod

Hans Nielsen Fjeldvig.

Indehaveren af en Trækseddel dømmes til at tilbagebetale Rederiet de i Henhold til samme oppebaarne Beløb, fordi vedkommende Sjømand var deserteret, og Trækseddelen for dette Tilfælde forpligtede til saadan Tilbagebetaling.

Den 30te Januar d. A. forhyredes Sjømand Axel H. Hansen som Letmatros med Bark „Hjertnæs" af Sandefjord. Ifølge en samme Dag af Fartøiets Fører udfærdiget Trækseddel skulde den indrømmede Træk, Kr. 25,00 pr. Maaned, hæves af Forhyredes Fader Hans Nilsen Fjeldvig, dog — som det heder i Trækseddelen — under Forpligtelse saavel for denne Trækseddels Ihændehaver som den Forhyrede *in solidum* at tilbagebetale det oppebaarne Beløb, saafremt denne deserterer fra Fartøiet. I Tidsrummet fra 5te Marts til 5te Juli har derefter Indstævnte hos Skibets Reder, A. J. Freberg, erholdt udbetalt i det hele Kr. 125.00. Den 30te Juni sidstleden rømte imidlertid Forhyrede fra Fartøiet, hvorfor dettes Rederi under Paaberaab af den anførte Klausul i Trækseddelen, ligeoverfor Hans Nilsen Fjeldvig har gjort Krav paa Tilbagebetaling af den af ham oppebaarne Træk. Da denne ikke har villet indgaa herpaa, har Rederiet ved Sjøretsstævning af 21de Oktober d. A., iretteført den 25de næstefter, saggivet ham og efter forgjæves af Retten anstillet Forligsmægling paastaaet Indstævnte tilpligtet at tilbagebetale de oppebaarne Kr. 125.00 samt sig tilkjendt lovlige Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden, idet han gjør gjældende, at en Klausul som den omhandlede ikke kan tillægges nogensomhelst Betydning, aldenstund den ikke er udtrykkelig vedtagen og underskreven af ham og Forhyrede. Med de af ham hævede Penge angiver han, at han har betalt sin Søns Gjæld, medens han intet har anvendt til eget Brug.

Retten skal bemærke, at det er *in confesso* mellem Parterne, saavel at Forhyrede har rømt fra Fartøiet, som at Indstævnte

for sin Søn har oppebaaret Træk, som af Citantskabet anført. Tvisten dreier sig saaledes alene om Virkningen af det i Træksedlen indtagne Forbehold om Tilbagebetaling af Trækken i Tilfælde af Forhyredes Rømning. Hvad dette Spørgsmaal angaar, kan Retten ikke finde det tvivlsomt, at en Klausul som den omhandlede er forbindende for Modtageren af Trækken. Ihændehaveren af en Trækseddel maa forudsættes at have gjort sig bekjendt med Sammes Indhold, og naar han derefter benytter sig af den ham ved Træksedlen hjemlede Ret til hos Rederiet at hæve Trækken, maa han efter almindelige Retsgrundsætninger ogsaa ansees at have vedtaget den ham ifølge det samme Dokument paahvilende Forpligtelse til under en given Forudsætning at tilbagebetale det oppebaarne Beløb. En saadan stiltiende Vedtagelse maa selvfølgelig tillægges den samme Retskraft som en udtrykkelig og skriftlig Erkjendelse. Indstævnte har forøvrigt fremholdt, at han først efter at have hævet Trækken for 3 Maaneder er bleven opmærksom paa den omhandlede Klausul, men selv om dette kunde antages at medføre Rigtighed, har han ved at undlade at gjennemlæse Træksedlens Text udvist en høi Grad af Uagtsomhed, for hvis Følger han selv maa bære Ansvaret, saa meget mere som han efter hvad han anfører var vidende om, at den paagjældende Klausul ikke var usædvanlig i Træksedler.

Efter det Anførte vil Citantskabets Paastand i sin Helhed blive at tage tilfølge, idet Indstævnte ogsaa antages at burde ilægges Sagens Omkostninger. Disse formenes passende at kunne ansættes til Kr. 50.00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Hans Nilsen Fjeldvig bør til Citantskabet, Bark „Hjertnæs"s Rederi ved A. J. Freberg betale de paasøgte Kr. 125.00 — et Hundrede og fem og tyve Kroner — med 4 — fire — pCt. aarlig Rente fra 24de f. M. til Betaling sker samt Sagens Omkostninger med Kr. 50.00 — femti Kroner.

At fuldbyrdes inden 3 — tre — Dage efter Dommens lovilge Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Th. Johannesen. *M. J. Klaveness.*

Johan Bryde.

88.

Christiania Sjøret den 23de December 1902.

Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab
(Adv. Arndt Schiander)

mod

Det Stavangerske Dampskibsselskab.
(Advokat G. Blom.)

Dampskibene „Kong Bjørn" og „Kong Sverre" støder sammen i Larviksfjorden en mørk Vintermorgen i roligt, sigtbart Veir, med den Følge, at de begge lider betydelig Skade og Rederierne sagsøger hinanden til Erstatning af Skaden, som for „Kong Bjørn" angaves til Kr. 173,773 og for „Kong Sverre" til Kr. 30,795. I Medfør af *Sjøfartslovens § 220* dømmes „Kong Sverre" til at erstatte fire Femtedele af Skaden paa „Kong Bjørn", idet førstnævnte Skib af Rettens Flertal blev anseet for at have den væsentligste Skyld i Sammenstødet, fordi det i Strid med *de internationale Sjøveisreglers § 21* havde forandret Kurs, skjønt det efter *samme Reglers § 19* var „Kong Bjørn", der skulde vige. Forøvrigt frifandtes Parterne for hinandens Tiltale.

Nærværende Sag, som Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab har irettebragt mod Det Stavangerske Dampskibsselskab, og hvori dette har taget til Gjenmæle med Kontrasøgsmaal, angaar gjensidige Erstatningskrav i Anledning af en Kollision, som fandt Sted om Morgenen Onsdag den 19de December 1900 omkring $7^1/_2$ Tiden i Larviksfjorden et ganske kort Stykke fra Riisø mellem det Søndenfjeldske Selskabs Fartøi „Kong Bjørn" og det Stavangerske Selskabs Fartøi „Kong Sverre", idet de mødte „Kong Bjørn" for indgaaende til Larvik og „Kong Sverre" for Udgaaende fra Larvik. Ved Kollisionen tørnede „Kong Sverre" med Bougen mod „Kong Bjørn" omtrent midtskibs paa Styrbords Side, og „Kong Bjørn" blev beskadiget saaledes, at den saavidt naaede ind til Thorstrand, hvor den synkefærdig sattes iland. „Kong Sverre" blev ligeledes betydelig beskadiget og kom ind igjen til Larvik.

Erstatningskravet fra Søndenfjeldske Selskabs Side beløber sig til Kr. 173,773.10 og fra Stavangerske Selskabs Side til Kr. 30,795.72 med Renter.

Kollisionen foregik, medens det endnu var mørkt, men det var godt, sigtbart og roligt Veir med Vind udigjennem Fjorden, og begge Fartøier havde sine Lanterner i Orden. „Kong Sverre"

havde en Matros tilrors og paa Broen endvidere sin faste Lods, en ældre Mand paa 57 Aar, samt 1ste Styrmand, en yngre Mand paa 27 Aar. 1ste Styrmand havde dog, efterat man inde paa Larviks Havn havde sat sin bestemte Kurs udover, været nede fra Broen en Stund og ordnet med endel Høballer paa Dækket, „Kong Bjørn" havde Tømmermanden tilrors, og paa Broen endvidere sin faste Lods, en ældre Mand paa 68 Aar, samt 2den Styrmand, en yngre Mand paa 26 Aar.

„Kong Sverre" skulde ud Fjorden og vestover, medens „Kong Bjørn" skulde ind Fjorden, idet den kom vestenfra, og begges Vei gik udenom Øerne ved Fredriksværn, som „Kong Bjørn" ogsaa paa det nærmeste havde passeret, da Kollisionen indtraf.

„Kong Bjørn" havde mellem Svenøer og Rakkeboerne styret N. t. O. op mod Larviksfjorden, indtil den kunde gaa passelig klar af Ramsholmsfluen, naar Kursen i Fjordmundingen ved Staværnsøen forandredes til ret paa Larvik, hvilket derefter skete, idet der tværs af Fyret, eller da dette var passeret, sattes N. t. V. indigjennem Fjorden, og Fartøiets Toplanterne synes at være kommen isigte for „Kong Sverre" allerede før denne Kursforandring, idet „Kong Sverre"s Lods havde faaet Øie paa Lanternen og iagttaget, at Lyset avancerede lidt østover fra Fredriksværnsfyret. „Kong Sverre", som da kun var kommen et Stykke paavei i den inderste Del af Fjorden, gjorde imidlertid i den Anledning en unødig Forandring i sin Kurs, idet den, istedetfor at holde videre udover, som den pleiede, efter en og samme Streg helt ud i Fjordmundingen klar af Ramsholmsfluen, nu bøiede lidt af mod vestre Land, idet Lodsen, som da var alene paa Broen med Rorgjængeren, medens 1ste Styrmand var beskjæftiget som tidligere nævnt nede paa Dækket, lod give lidt Bagbord Ror, uden at afvente, om der ogsaa vilde komme nogen rød eller grøn Lanterne isigte, hvoraf kunde afgjøres, om vedkommende Fartøi overhovedet skulde indigjennem Larviksfjorden. Nogen Manøvre i Strid med nogen af Bestemmelserne i Plakaten af 16de Januar 1897 var dette vistnok ikke, men det viste sig at være en Begyndelse til en i bestemt Strid med Plakatens § 19 og 21 fortsat Manøvrering i samme Retning. Der kom nemlig snart efter grøn Lanterne isigte, hvilket selvfølgelig har været, efterat „Kong Bjørn" havde lagt Kursen N. t. V., og Lodsen paa „Kong Sverre", som fremdeles var alene paa Broen med Rorgjængeren, lod da igjen give Bagbord Ror for at bøie

videre af mod vestre Land, ligesom han ogsaa til Slutning — nu var imidlertid ogsaa 1ste Styrmand kommen op paa Broen igjen — med et kort Stød i Signalfløiten (§ 28) lod give haardt Bagbord Ror, hvilke Manøvrer efterhaanden bragte Fartøiet til at stævne mere og mere henimod „Kong Bjørn"s Kursretning og saaledes, at Situationen efter Fløitesignalet nødsagede „Kong Sverre" til baade at slaa Stop og fuld Fart agterover, uden at Kollisionen derved blev forebygget. Og man havde under alt dette vedvarende den hele Tid foruden Toplanternen kun den grønne Lanterne isigte. Man havde desuden helt fra først af, da den grønne var kommen isigte, observeret Lysene saaledes, at de skulde være paa Bagbord Boug. Hvorvidt dette i Førstningen har været rigtigt, kan vistnok være uklart, da det dreiede sig om lidet og kan være let gjort at se lidt feil i saadant efter den Plads man staar paa, og naar Rettesnoren skal være et Fartøis Midtlinie i Mørket. At senere, efterhaanden som Afbøiningen mod vestre Land foregik, Lysene vare til Bagbord, er klart. Men under enhver Omstændighed havde man at indrette sig efter sin egen Observation, og da man efter denne skulde gaa ud fra, at Kurserne vare skjærende, og at man selv var til Styrbord for det andet Fartøi, havde man efter § 19 at overlade til det andet Fartøi at styre afveien og var efter § 21 uberettiget til at bøie videre af mod vestre Land. At Kurserne var skjærende saaledes, at der kunde opstaa Fare for Sammenstød, var man ogsaa ubetinget pligtig til at gaa ud fra, da det i Mørket var umuligt at bedømme, hvem der var Skjæringspunktet nærmest. Fornøden Tid til Overlæg — Sjøfartsloven 20de Juli 1893 § 220 — med Hensyn til Situationen, naar man saaledes som skeet ligefrem havde styret det andet Fartøi iveien, kunde der heller ikke have manglet, idet man ved Kollisionen maatte have havt en 6 Minutter til sin Raadighed fra det Øieblik, da det grønne Lys var kommen isigte, eftersom Afstanden fra der, hvor „Kong Bjørn" satte Kursen N. t. V., og frem til Kollisionsstedet maa have dreiet sig om mindst 1 Kvartmil, og „Kong Bjørn" helt til det sidste holdt 10—11 Mils Fart. Larviksfjorden kan heller ikke henregnes til „trange Løb", hvorpaa Plakatens § 25 har Anvendelse, og forsaavidt der i Henhold til en irettelagt Erklæring fra forskjellige Dampskibsførere m. Fler fremholdt, at „Kong Sverre" skulde have en Praxis for sig i den Maade, hvorpaa man søgte mod vestre Land, bemærkes, at

de efter Plakaten gjældende Styringsregler fremforalt maa fastholdes og opretholdes.

Idet Spørgsmaalet dernæst bliver, hvorledes man imidlertid har forholdt sig ombord paa „Kong Bjørn", maa man gaa ud fra, at ingen af de nævnte Personer paa Broen — Lodsen, 2den Styrmand og Rorgjængeren — har været opmærksom paa noget af „Kong Sverre"s Lanternelys, forinden efterat „Kong Bjørn" havde lagt Kursen om N. t. V. Hvorvidt det Lanternelys, som en ombordværende Toldopsynsmand har forklaret sig om, og som af ham blev iagttaget fra Halvdækket, iagttoges før denne Kursforandring, lader sig ikke afgjøre, men det er ikke sandsynligt, da han kunde skjelne Skorstensrøgen, hvilket han ikke kan forudsættes at ville have været istand til paa saa langt Hold. At det var „Kong Sverre"s Lys, han saa, er det forøvrigt ingen Grund til at betvivle. Man maa ogsaa gaa ud fra, at heller ingen paa Broen i Førstningen efter Kursforandringen blev opmærksom paa noget af „Kong Sverre"s Lanternelys. 2den Styrmand og Rorgjængeren vare da ogsaa beskjæftigede med at sætte Dampen paa Styreapparatet, hvilket forøvrigt er en meget hurtig afgjort Forretning. Men kort efter Kursforandringen fik Lodsen se Toplanternen og den grønne Lanterne, og begge Dele blev derefter ogsaa iagttagne af 2den Styrmand, idet denne var bleven færdig med Styremaskinen og kom frem paa Broen, og da det ogsaa var grøn Lanterne, Toldopsynsmanden iagttog — af dem alle iagttoges Lysene derhos til Styrbord — kan der ikke være nogen Grund til at betvivle, at der i Førstningen ikke er seet anden Sidelanterne end den grønne. Efter de videre Forklaringer af Lodsen og 2den Styrmand kom derpaa baade rødt og grønt tilsyne, og Rorgjængeren fik nu ogsaa se Lysene, hvidt, rødt og grønt, men sluttelig forsvandt grønt, og derpaa tørnedes der sammen. Da grønt forsvandt, har Fartøierne aabenbart befundet sig lige i Nærheden af hinanden, ifald man gaar ud fra Lodsens og Rorgjængerens Udtalelser i saa Henseende — i 2den Styrmands Forklaringer er der intet specielt forsaavidt at holde sig til — og det synes ogsaa efter Lodsens og 2den Styrmands Forklaringer at skulle have været paa noksaa nært Hold rødt og grønt samtidig var kommet tilsyne, efterat i Førstningen grønt alene havde været synligt, foruden det hvide Lys. Samtliges Forklaringer give idetheletaget gjennemgaaende som Resultat med Hensyn til Lysenes Observation, at af Sidelanterne har man kun seet den grønne indtil paa en temmelig kort Distance. Da det

under enhver Omstændighed maa ansees utvivlsomt, at man fra først til sidst kun har havt Lysene til Styrbord, bliver her imidlertid en Strid med, hvad der foreligger for „Kong Sverre"s Vedkommende, nemlig, hvis man der ombord hele Tiden skulde have havt det hvide og grønne Lys fra „Kong Bjørn" paa Bagbord Boug, da det er en Umulighed, at man gjensidig paa en og samme Tid kunde have grønt paa forskjellig Boug. Men, som tidligere bemærket, muligt er det dog, at Observationen ombord paa „Kong Sverre" i Førstningen kan have taget lidt feil, og da man heller ikke ved, hvor nær „Kong Sverre" i Førstningen har fulgt østre Land, eller om Kursen, som skulde være S. ½ O., har været saa nøie paa Stregen fra først af, kunde ogsaa dette gjøre sit til, hvor snart eller sent den røde Lanterne skulde være for „Kong Bjørn" kommen tilsyne. Sagen kan saaledes nok i dette Punkt være uklar og saadant muligens ogsaa have en medvirkende Aarsag deri, at Lodsen og 2den Styrmand, hvad de selv have udtalt, ved Situationen forfjamsedes, men efter Forklaringerne fra „Kong Bjørn" idethele taler Sandsynligheden for, at rødt først er bleven seet i en farlig Nærhed. Afstanden, hvori „Kong Sverre"s Fløitesignal fremkom, kan neppe heller have været af nogen synderlig Længde. Derom foreligger forøvrigt fra Fartøierne meget divergerende Udtalelser, men ved Ulykkeshændelser forstyrres lettelig saadanne Bedømmelser, og dette kan man ogsaa tydelig skjønne her maa være Tilfældet, naar hensees til, hvorledes flere paa „Kong Sverre" have udtalt, og deriblandt Lodsen, at Signalet kom 5—6 Minutter før Sammenstødet, hvilket altsaa skulde forudsætte, at „Kong Bjørn" dengang havde befundet sig langt ude mellem Rámsholmsfluen og Staværnsfyret. Med Hensyn til „Kong Bjørn"s Styring maa man gaa ud fra, at dermed efter Kursforandringen N. t. V. ingen Forandring foretoges, forinden strax efterat 2den Styrmand og Rorgjængeren vare færdige med Styremaskinen, eller idet rødt Lys kom tilsyne, hvorpaa Lodsen nemlig lod bøie af mod vestre Land, i hvilken Retning Kursen derefter ogsaa blev liggende indtil Kollisionen. Farten blev, som tidligere nævnt, holdt uformindsket til det sidste, og Fløitesignal blev vistnok forsøgt, da Katastrofen var nær, men mislykkedes, idet Lodsen kun fik trukket i Snoren, uden at nogen ordentlig Signallyd fremkom.

Idet paa „Kong Bjørn" efter det anførte sandsynligvis ingen paa Broen er bleven opmærksom paa noget af „Kong Sverre"s Lys, før 2den Styrmand og Rorgjængeren begyndte at ordne med

Styremaskinen, tør dog ikke deri sees noget Bevis for, at man der ombord skulde have ladet det mangle paa tilstrækkelig Agtpaagivenhed. Hvorvidt man dengang indigjennem Fjorden ogsaa kan have seet Lys iland for sig, som kunde gjøre Observationen der ombord mere usikker, end den var ombord paa „Kong Sverre", som stævnede udover mod det aabne mørke Hav, kan vistnok ikke af Sagen specielt erfares, men ved Kollisionsstedet sees i ethvert Fald af „Kong Sverre"s Lods's Forklaring Lysene paa Larviks Brygge at have været vel synlige, og det tør ogsaa forudsættes, at Byen idethele ved den Tid paa Døgnet har givet noget Lysskjær fra sig under de daværende Veirforhold. Om det røde Fyrlys fra Oterøen, i hvis Sektor begge Fartøier nærmede sig Kollisionsstedet, mod Slutningen kan have blandet sig med „Kong Sverre"s Lanternelys, kan heller ikke af Sagen specielt erfares, men det er ikke sandsynligt. Hvad Beskjæftigelserne ved Styremaskinen angaar, da kan heller ikke dette Forhold karakteriseres som nogen Tilsidesættelse af pligtmæssig Agtpaagivenhed, idet Omskiftning til Dampstyring er sædvanlig ved Indseiling til Anløbssteder, og Lodsen her gik paa Broen med sin Kikkert. Imidlertid faar man af Sagen idethele ingen tilfredsstillende Sikkerhed for, hvorvidt ikke den røde Lanterne burde være tidligere observeret, hvilket derfor ogsaa maa siges at være et uklart Punkt i Sagen. Men under alle Omstændigheder synes der ligesaavel ombord paa „Kong Bjørn" som ombord paa „Kong Sverre" at have været for liden aktiv Kommando udvist af vagthavende Skibsofficer. Paa „Kong Sverre" havde denne været paa Dæk og ordnet med Høballer uden at kjende nogen Kursforandring, som bragte Skibet til at bøie af mod et mødende Fartøis Kursretning. Og paa „Kong Bjørn", da der ombord det Tidspunkt kom, hvorpaa det gjaldt at handle, nemlig idet „Kong Sverre"s begge Sidelanterner saaes, hvilket gav en faretruende Situation tilkjende, naar iforveien kun den grønne var seet, forblev vagthavende Skibsofficer passiv og siden forfjamset. At han lod Styringen ligge mod vestre Land, som af Lodsen dirigeret, tør vistnok ikke regnes ham tillast som nogen Feil, naar Farten uformindsket fortsattes, da man derved lagde mere fra „Kong Sverre", hvilket uanseet de fra „Kong Sverre" foreliggende Udtalelser om Adgangen til at komme agtenom „Kong Sverre", kfr. Plakatens § 22, meget vel kan have fremstillet sig som den raadeligste Udvei til at slippe forbi hinanden. Men derimod maa det regnes for en Feil, at denne Styring ikke

signaliseredes overensstemmende med § 28, hvilket vilde have varslet „Kong Sverre“ om at bøie af igjen fra vestre Land og aabnet en Mulighed for, at man kunde have streifet forbi hinanden, om det end ikke med nogen Bestemthed kan vides. Ligeledes maa det regnes for en Feil mod § 28, at der ikke blev slaaet Stop og fuld Fart agterover, istedetfor at holde Farten uden nogen Formindskelse, hvorved en Kollision, om den end efter al Sandsynlighed alligevel ikke turde være bleven helt forebygget, i ethvert Fald maa forudsættes at ville have forløbet anderledes og med mindre Voldsomhed og Skade. Signal fra „Kong Sverre“ efter § 28 om, at man der ombord havde slaaet Stop og fuld Fart agterover manglede vistnok, men dette kan ikke forandre Bedømmelsen i denne Henseende. Kfr. forøvrigt Plakatens § 29.

I Henhold til det Anførte maa „Kong Sverre“ i denne Sag gives Hovedskylden, fordi den kritiske Situation, hvoraf Kollisionen resulterede, var frembragt fra dens Side ved, at der unødig og i Strid med gjældende Styringsregler var styret henimod „Kong Bjørn“s Kursretning, medens „Kong Bjørn“ i en væsentlig Grad maa undskyldes, fordi man der ombord har feilet, efterat det var bleven vanskeligere at handle rigtigt.

Det Stavangerske Dampskibsselskab kan efter dette ikke tilkjendes nogen Erstatning og maa derhos tilpligtes at erstatte endel af Det Søndenfjeldske Selskabs Skade og Tab, hvilken Del bestemmes til $^4/_5$, dog under nogen Tvivl om, hvorvidt ikke det hele burde erstattes.

Da Skadens og Tabets Størrelse er omtvistet, maa der forsaavidt henvises til Skjøn, hvilket ogsaa subsidiært er paastaaet. Skjønnet antages at burde blive afholdt paa Parternes fælles Bekostning.

Sagens Omkostninger, hvorom sædvanlig Paastand paa begge Sider er nedlagt, antages at burde ophæves.

Med Hensyn til Sagens Expedition henvises til, hvad der bemærkes ved Dommens Afsigelse.

Konklusion:

Det Stavangerske Dampskibsselskab bør i Erstatning for Skade og Tab, som ved den i Sagen omhandlede Kollision er forvoldt for Det Søndenfjeldske Dampskibsselskab, betale dette Selskab $^4/_5$ — fire Femtedele — af det Beløb, hvortil Skaden og Tabet ansættes ved Skjøn, der optages paa Parternes fælles

Bekostning, samt 4 — fire — Procent aarlig i Rente af Erstatningssummen fra 12te Januar 1901, til Betaling sker.

Forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^{21}/_{11}$ 1902.

Ole Norbye.

Votum:

Jeg er ikke enig med Førstvoterende. At Styringreglerne fremforalt maa fastholdes og opretholdes giver jeg min fulde Tilslutning; men jeg kan ikke helt tiltræde den Forstaaelse for Anvendelsen af disse som Førstvoterende i dette Tilfælde har gjort ligeoverfor „Kong Sverre". Jeg er enig i, at Farvandet i Larviksfjorden ikke kan henregnes til saadanne „trange Løb", hvorpaa Plakatens § 25 kommer til Anvendelse, men det er dog saa, at Dampskibe fra Larvik bestemt vestover og Dampskibe vestenfra til Larvik i Almindelighed stryger noksaa nær Vestsiden udenfor Øerne ved Fredriksværn og det synes derfor praktisk hensigtsmæssig for saadanne Dampskibe at indrette sig paa her at passere hinanden med Bagbord til Bagbord eller „rødt" til „rødt".

Det kan efter min Mening ikke være nogen Tvivl om, at det er dette „Kong Sverre" tilsigter med sin Afvigelse fra Kursen til Styrbord efter Afgangen fra Larvik, da den langt ude faar se „Kong Bjørn"s blanke Toplanterne avancerende østover fra Fredriksværns Fyr. Det maatte for „Kong Sverre" stille sig sandsynlig, at denne blanke Lanterne hidrørte fra et Dampskib, som skulde op Larviksfjorden. Udtalelsen af „Kong Bjørn"s Lods ved Sjøforklaringen om at han før Kollisionen gav „lidt Styrbord", for derved at komme mere fra det fremmede Skibs røde Lanterne, og ikke „haardt Styrbord", fordi han frygtede for at gaa i Land, forekommer mig ogsaa at tale stærkt for Hensigtsmæssigheden af den Praxis, som „Kong Sverre"s Lods her agtede at befølge. Jeg kan ikke finde, at der i denne behøver at ligge nogen Tilsidesættelse af Styringsreglerne. Tvertimod jeg finder, at den betrygger, at Efterkommelsen af disse lettere iagttages paa den Strækning af Farvandet her, hvor mødende Dampskibe kommer forholdsvis nær de Øer og Skjær,

som befinder sig i Nærheden af Fredriksværn paa Vestsiden af Fjordmundingen. Kontracitantskabet har irettelagt en Erklæring fra en forhenværende Skibsfører, nu Kystlods, og som er tiltraadt af fire Førere af Kystdampskibe, en forhenværende Dampskibsfører nu Kystlods, og en forhenværende Skibsfører. I denne Erklæring udtales blandt andet: „Det er almindeligt ikke alene efter min, men vistnok efter alle Kystlodsers og Dampskibsføreres Erfaring, at Dampskibe, som ser hinanden om Natten paa lang Afstand, gjerne tager Stilling til hinanden for at passere hinanden om Bagbord".

Og videre: „Kong Sverre" skulde desuden vestover, hvorfor det var naturlig, at den holdt sig langs Vestlandet."

Sigter den her citerede Udtalelse, som det maa antages, til mødende Dampskibe, som stævner mod hinanden, eller hvis Kurser er saadanne, at de kunne antages at komme til at passere i Nærheden af hinanden, saaledes som Tilfældet her var med „Kong Sverre" og „Kong Bjørn", forekommer dette mig ogsaa at være en hensigtsmæssig Praxis, og jeg kan heller ikke finde, der heri behøver at ligge nogen Tilsidesættelse af Iagttagelsen af Styringsreglerne.

„Kong Sverre" forandrer fra S. ½ O. til Syd, da den faar se „Kong Bjørn"s Toplanterne. Den forandrer atter til S. til V., da „Kong Bjørn"s grønne Lanterne bliver synlig. Altsaa planmæssig og med fuldt Overlæg, stadig følgende det mødende Dampskib med Opmærksomhed, viger „Kong Sverre" til Styrbord for betimelig at vise „Kong Bjørn" sin røde Lanterne paaregnende, at „Kong Bjørn" i det sigtbare Veir skal blive opmærksom paa denne og vise „rødt" igjen.

Med Hensyn til den Retning, hvori „Kong Sverre"s Vidner forklarer at have seet „Kong Bjørn", kan jeg være enig med Førstvoterende i, at det, theoretisk seet, kan være rigtig, at den Retning, hvor man ser et mødende Fartøi, kan paavirkes af den Plads, man befinder sig paa om midtskibs eller ved en af Siderne paa et Skibs Dæk; men jeg tror ikke en erfaren Sjømand i Almindelighed vil tage feil af paa hvilken Boug, man har et mødende Fartøi, uanseet hvilken Plads han maatte befinde sig paa.

De Folk, som er beskjæftigede i Maskinrummet, har i Almindelighed bedre Anledning til at lægge Mærke til Tid og Klokkeslet, og Tidsangivelser fra disse kan vistnok i Almindelighed ansees nøiagtigere end saadanne Opgaver fra Dæksfolkene.

At „Kong Sverre" har styret de opgivne Kurser kan der antagelig ikke være Tvivl om, men Tidsangivelserne for disse kan vel muligens være noget feilagtige. Det tør dog muligens tillægges nogen Betydning, at Rormanden paa „Kong Sverre", som forøvrigt ikke kunde opgive Tid for de styrede Kurser, dog bemærkede, at han styrede langt Syd og S. t. V. Fra „Kong Bjørn"s grønne Lanterne blev synlig, til der blev signaliseret „Stop" og „fuld Fart agterover" paa „Kong Sverre", antager Baadsmanden, at der gik 5 à 6 Minutter.

Af de irettelagte Oplysninger finder jeg, at det fremgaar, at der er Grunde til at antage, at dersom der havde været ført forsvarlig Udkig fra „Kong Bjørn", vilde denne betimelig, før nogen Fare for Sammenstød var opstaaet, have faaet „Kong Sverre"s røde Lanterne isigte.

Dette sker ikke; „Kong Sverre" ser vedblivende „Kong Bjørn"s grønne Lanterne for Bagbord Boug og kun den grønne, men fortsætter desuagtet fremdeles. Skibene nærmer sig hinanden, Fare for Sammenstød bliver øiensynlig, „Kong Sverre" giver da mere „Bagbord" Ror, varsler dette med ét Stød i Dampfløiten „stopper" og slaar „fuld Fart agterover", og derefter finder Kollisionen Sted.

2den Maskinist, som var vagthavende i Maskinen ved Leiligheden forklarer, at han Kl. 7.30 hørte et Stød i Signalpiben, ca. 3 Minutter efter blev der signaliseret „Stop" og umiddelbart derefter „fuld Fart agterover", hvilket øieblikkelig blev efterkommet og ca. 3 Minutter derefter stødte Skibene sammen. Fyrbøderne antager, at der gik fra 1 til 4 Minutter, fra der blev slaaet „fuld Fart agterover" indtil Sammenstødet.

Kong „Sverre"s Feil er efter min Mening, at den fortsætter, som den gjør, indtil Fare for Sammenstød opstaar. Dette har den ikke Ret til. Den pligter itide at iagttage og efterkomme Styringsreglernes §§ 19 og 21.

At „Kong Sverre" efterat Fare for Sammenstød er blevet øiensynlig giver „Bagbord" og signaliserer dette med ét Stød i Dampfløiten og derefter „stopper" sin Maskine og slaar fuld Fart" agterover, finder jeg er i Overensstemmelse med Plakatens §§ 27 og 29.

Førstvoterende gaar ud fra, at 3 af „Kong Bjørn"s Vidner har seet „Kong Sverre"s grønne Lanterne alene lige før Kollisionen, nemlig Toldopsynsmand Hansen, 2den Styrmand og Lodsen. Heri kan jeg ikke være enig. Toldopsynsmand Hansen har ved

Thingsvidnet 3die April 1901 forklaret, at han fra Halvdækket paa „Kong Bjørn" stod og saa paa „Kong Sverre"s grønne Lanterne 2 Streger paa Styrbord Boug. Han gik fra Halvdækket ind i sin Lugar midtskibs og blev derinde, til han mærkede Sammenstødet 6 á 7 Minutter, efterat han sidst saa den grønne Lanterne. Nogen „rød" saa han ikke. Han havde ingen Toplanterne seet, men er sikker paa, at det var en Damper, da han saa Røgen.

Det uklare ved, at dette Vidne, medens det endnu er mørkt, paa saa lang Afstand ser Røgen af et Dampskib, men ikke dettes Toplanterne, skal jeg ikke hæfte mig videre ved. Men jeg mener, at efter Vidnets Forklaring har „Kong Sverre" (hvis det er dennes grønne Lanterne det har seet), da Vidnet saa dens grønne Lanterne, endnu været paa saa lang Afstand, at jeg ikke finder at kunne tillægge dette Vidnes Forklaring nogen Betydning for Afgjørelsen af, naar „Kong Sverre"s røde Lanterne først er bleven synlig for „Kong Bjørn" og om dette ikke har fundet Sted saa betimelig, at „Kong Bjørn" kunde have havt Anledning til at efterkomme Plakatens § 22.

Strax Styremaskinen var i Orden, gav Lodsen „lidt Styrbord". 2den Styrmand gik derefter frem paa Brættet og saa først det fremmede Skibs „grønne" Lanterne alene. Dette staar i fuldstændig Strid med Lodsens Forklaring om, at han ikke gav „lidt Styrbord", førend han havde faaet se det fremmede Skibs „røde" Lanterne. Lodsen har vistnok ogsaa erkjendt sig at være bleven forfjamset ved Leiligheden, saa han bl. a. ikke trak saa kraftig i Snoren, at han fik ordentlig Lyd i Dampsignalfløiten; men der synes dog ikke at være nogen Grund til at betvivle Rigtigheden af hans Forklaring i denne Henseende og jeg finder saaledes, at 2den Styrmandens Forklaring angaaende dette Punkt maa sættes ud af Betragtning.

Det bliver saaledes kun Lodsen, som har seet „Kong Sverre"s grønne Lanterne alene paa saa kort Afstand, at det kun antages at have Betydning for Skyldspørgsmaalet.

Jeg skal ikke udtale nogen Kritik over, at man foretog Overskiftning til Dampstyreapparatet, da dette skeede; men jeg finder, at 2den Styrmand, som dog var den egentlige Ansvarshavende paa Dækket, var forpligtet til at se sig ordentlig omkring, førend man gik til et saadant Arbeide, da hverken han eller Rormanden kunde se forover, Styringen kunde ogsaa befrygtes at blive unøiagtig, og selv om dette kunde gjøres paa

et halvt Minut eller saa, kunde dog lettelig nogen Forsinkelse indtræffe, naar dette skeede i Mørket. Jeg finder, at efter det som foreligger, synes der at være Grund til at antage, at hvis 2den Styrmanden havde gjort dette, vilde det mødende Dampskib allerede da være bleven observeret, og kunde dette givet Anledning til at tage i Betragtning, om det var hensigtsmæssig at gaa til et saadant Arbeide, førend det mødende Dampskib var passeret.

2den Styrmanden og Rormanden saa altsaa Ingenting, og „Kong Bjørn"s 68 aarige Lods fører alene Udkig fra Brættet med sin Kikkert, medens Arbeidet med Styremaskinen staar paa.

Medens man holdt paa med Styremaskinen, sagde Lodsen til 2den Styrmanden, at han saa en Dampbaad forud. 2den Styrmanden sagde da, at Styremaskinen var iorden. Hvorefter Lodsen kommanderede „lidt Styrbord". Dette var efterat Lodsen havde seet det mødende Dampskibs røde Lanterne og da man allerede var kommen dette paa noksaa nært Hold. Det kan synes noget paafaldende, at Lodsen under de forhaandenværende Omstændigheder, ikke før kommunicerede 2den Styrmanden og Rormanden, som holdt paa med Styremaskinen, om dette mødende Dampskib, medens han endnu kun saa dettes grønne Lanterne nærme sig.

At Lodsens Forklaringer er afgivne fuldt „bona fide" er der sikkerlig ingen Grund til at tvivle paa, men at der vel muligens kan have været nogen Uklarhed i hans Erindringer, om naar han først fik se det fremmede Skib, tør kunne formodes af det som foreligger, ligesom den senere Berigtigelse af den først afgivne Forklaring ogsaa synes at tyde i denne Retning.

Som tidligere anført finder jeg, at der, af de irettelagte Oplysninger, er Grund til at antage, at „Kong Sverre"s røde Lanterne, med tilbørlig Agtpaagivenhed fra „Kong Bjørn"s Side, vilde være bleven observeret før fra denne.

Lodsen ser først det fremmede Skibs grønne Lanterne 1 Kv. Mil borte, 1 Streg paa Styrbord Boug. Han antager, at man var $1^1/_2$ Kabellængde fra dette, da han først fik se dets røde Lanterne. 2den Styrmanden antager Afstanden var 5 à 6 Skibslængder, da han hørte det fremmede Skib give ét Stød i Signalfløiten lidt ude paa Styrbord, mindst 1 Streg. Da Lodsen faar se det fremmede Skibs røde Lanterne, giver han „lidt Styrbord", da han troede derved at komme mere fra det fremmede Skibs røde Lanterne og fortsætter med fuld Fart. „Haardt Styrbord"

tør han ikke give, da han frygtede for at gaa i Land. Signalisering med Dampfløiten mislykkes, da han ikke trækker haardt nok i Snoren.

Det tør vel ansees tvivlsomt, om Kollisionen paa dette Tidspunkt kunde være undgaaet, ifald „Kong Bjørn" havde givet „Bagbord" for at gaa agtenom „Kong Sverre" og fortsat med fuld Fart.

Men der synes at være fuld Grund til at antage, at Kollisionen selv paa dette Tidspunkt vilde være bleven undgaaet, ifald „Kong Bjørn" havde givet „Bagbord" og strax „stoppet" og „bakket" Maskinen i Henhold til Plakatens § 23. Der synes at have været saameget større Opfordring for „Kong Biørn"s Lods til at gjøre dette, som han var bekjendt med, at „Kong Bjørn" i Almindelighed slog Styrbord ud med Bougen, naar Maskinen bakkede. Der behøvedes, efter hvad der er oplyst, $2^1/_2$ à 3 Minutter for helt at „stoppe" Kong Bjørn", naar den gik med fuld Fart forover.

Førstvoterendes Bemærkning angaaende det slappe Forhold, ligeoverfor Skibenes Navigering, saavel paa „Kong Sverre" som paa „Kong Bjørn", som de vagthavende Skibsofficerer har udvist, er jeg fuldt enig i.

Den Mangel paa Iagttagelse af Regulering af Kompasserne og Kontrollering af disses Deviation, som viser sig at have fundet Sted paa „Kong Sverre", maa ansees som i høi Grad uforsvarlig. Jeg kan imidlertid ikke finde, at dette har havt nogen Betydning for Bedømmelsen af Skyldspørgsmaalet i nærværende Tilfælde.

Efter det Anførte finder jeg, at der er begaaet saadanne Feil saavel fra „Kong Sverre"s som fra „Kong Bjørn"s Side, at hver bør tage sin Skade.

Jeg er enig i, at Omkostningerne ophæves.

Efter stedfunden Konference finder jeg unødvendig at forme nogen Konklusion.

$^5/_{12}$ 1902.

H. F. Schetelig.

Enig med Hr. Assessor Norbye.

$^9/_{12}$ 02.

Thomas Bech.

I Henhold til den stedfundne Votering

kjendes for Ret:

Det Stavangerske Dampskibsselskab bør i Erstatning for Skade og Tab, som ved den i Sagen omhandlede Kollision er forvoldt for det Søndenfjeldske Dampskibsselskab, betale dette Selskab $^4/_5$ — fire Femtedele — af det Beløb, hvortil Skaden og Tabet ansættes ved Skjøn, der optages paa Parternes fælles Bekostning, samt 4 — fire — Procent aarlig i Rente af Erstatningssummen fra 12te Januar 1901, til Betaling sker.

Forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

89.

Sandefjords Sjøret den 16de Mai 1902.

Stuert Lars Andersen

mod

Dampskibet „Stiklestad"s Rederi.

Den Rederiet ifølge *Sjøfartslovens § 90* paahvilende Forpligtelse til at bekoste en syg Sjømands Forpleining i 4 Uger efter hans Fratrædelse fra Tjenesten antages at være betinget af, at Sygdommen har ledet til hans Afskedigelse forinden Tjenestetidens Udløb.

Rettens Formand tilførte som sit Votum:

Den 20de Februar sidstleden ankom Dampskibet „Stiklestad", med hvilket Fartøi Citanten havde faret som Stuert, til Hjemstedet Sandefjord, hvor han afmønstredes sammen med det øvrige Mandskab, idet Forhyringstiden var udløben. Ca. 3 Uger forinden Ankomsten hertil var Citanten bleven angreben af en Sygdom, der ytrede sig ved stærkt Ophovning af den ene Testikel. Da Fartøiet nogle Dage senere ankom til Shields, lod Kapteinen ham søge Raad hos en derboende Læge, der udtalte, at Sygdommen skyldtes et Slag eller Stød, og at Citanten formentlig vilde blive frisk igjen om et halvt Snes Dage. Paa Reisen fra Shields til Stettin var Citanten ikke fuldt arbeidsdygtig, men søgte dog ikke Lægehjælp i Stettin, hvorimod han 8 Dage efter Ankomsten til Sandefjord henvendte sig til en Læge. Citanten formener sig berettiget til Kur og Pleie for et Tidsrum af 4 Uger efter Hjemkomsten og paastaar sig i den Anledning hos Indstævnte tilkjendt et Beløb af Kr. 50.00. Indstævnte har benægtet Kravets Rigtighed og paastaaet sig frifunden.

Med Hensyn til Sygdommens Beskaffenhed foreligger der ingen bestemte Oplysninger, ligesaalidt som Citanten har kunnet føre Sygdommen tilbage til nogen bestemt Aarsag. Af 1ste Vidnes Forklaring fremgaar det, at den Læge, der har behandlet Citanten efter hans Hjemkomst, ikke finder det udelukket, at Tilfældet kan være en Følge af tidligere venerisk Sygdom. Bevisbyrden for, at Sygdommen er af denne Art, maatte imidlertid paahvile Indstævnte, der dog ikke har fundet sig opfordret til at gjøre noget Skridt til Belysning af denne Side af Sagen. Efter hvad Kapteinen som 1ste Vidne har forklaret- hørte han efter Ankomsten til Stettin intet mere til Citantens Tilfælde, hvorimod Citanten udførte sit Arbeide som før uden at nævne videre om Sygdommen. Først 2—3 Uger efter Hjemkomsten henvendte Citanten sig til Kapteinen og meddelte, at han havde søgt Læge, idet han forlangte sit Udlæg i denne Anledning refunderet. Citanten har paa sin Side paastaaet, at han nogle Timer før Afmønstringen fandt Sted udtrykkelig gjorde Kapteinen opmærksom paa, at han samme Aften agtede at søge Læge. Hans Forklaring herom bestyrkes ved 2det Vidnes Prov, hvorimod Kapteinen ikke kan erindre, at noget saadant er passeret.

Jeg skal bemærke, at Citanten hverken ved Lægeattest eller paa anden Maade har søgt at godtgjøre, at hans Tilstand paa vedkommende Tidspunkt var saadan, at Lægehjælp var nødvendig. Videre er det klart, at Rederiets Forpligtelse under ingen Omstændighed kunde antages at strække sig videre end til at holde Citanten skadesløs for havte Udlæg til Forpleining. Disse indskrænker sig imidlertid til Kr. 5.00 til Lægen og Kr. 1.30 til Medicin, og mere end ialt Kr. 6.30 kunde der saaledes ikke blive Spørgsmaal om at tilkjende Citanten.

Afgjørende for den Opfatning, at Citanten overhovedet intet har at kræve, er imidlertid den Omstændighed, at Citanten ingenlunde er afskediget fra sin Tjeneste, hvorimod Afmønstringen ved Ankomsten til Sandefjord har fundet Sted i Henhold til Hyrekontrakten, idet den kontraktsmæssige Fartstid var udløben. Den Rederiet ifølge Sjøfartslovens § 90 paahvilende Forpligtelse til at bekoste en syg Sjømands Forpleining i 4 Uger efter hans Fratrædelse fra Tjenesten, antages nemlig at være betinget af, at Sygdommen har ledet til hans Afskedigelse forinden Tjenestetidens Udløb. Jeg kan saaledes ikke komme til andet Resultat, end at Indstævnte maa blive at frifinde for Citantens Tiltale.

Sagen har ikke foranlediget Omkostninger for Parterne.

Rettens Medlem, Hr. Bryde, tiltraadte Formandens Votum, hvorimod Hr. Gullik Nilsen fandt, at der kunde være Grund til at tilkjende Citanten Erstatning for hans Udlæg til Læge og Medicin med Kr. 6.30. Han maatte vistnok erklære sig enig i den Forstaaelse af Sjøfartslovens § 90, der af Rettens øvrige Medlemmer er gjort gjældende, men mener dog, at Billighedshensyn taler for et Resultat som af ham antydet.

Efter hvad der er oplyst under Sagen har det nemlig været paa Tale mellem Citanten og Fartøiets Fører, at Citanten maaske burde indlægges paa Hospital i Stettin. Naar nu dette ikke blev gjort, antager han, at det har været den stiltiende Forudsætning, at Lægebehandlingen i begge Parters Interesse skulde udstaa til Hjemkomsten.

Dertil kommer ogsaa, at Citanten kort før Afmønstringen efter 2det Vidnes Forklaring har meddelt Kapteinen, at han agtede at søge Læge.

Overensstemmende med Pluralitetens Mening blev derefter

kjendt for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Stiklestad"s Rederi bør for Citantens Tiltale fri at være.

Th. Johannesen. *Johan Bryde.*

G. Nilsen.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 84. Kongl. Maj.ts Utslag på besvär af firman G A Ekblad & Co. — 85. Kongl. Maj.ts Dom: Handelsfirmorna G. A. Ekblad & Co. och Gustaf Johansson emot Sjøkaptenen J. F. Jacobsen. — 86. Norges Høiesteret: J. Eliassen og J. E. Johannessens Enke mod Johan Kahrs & Co. — 87. Sandefjords Sjørets: Bark „Hjertnæs"s Rederi mod Hans Nielsen Fjeldvig. — 88. Christiania Sjøret: Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab mod Det Stavangerske Dampskibsselskab. — 89. Sandefjords Sjøret: Stuert Lars Andersen mod „Stiklestad"s Rederi.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

REGISTRE

Resumé af Dommenes Indhold.

	Side.
Afgifter paa Skib og Ladning	449
Assurancespørgsmaal	449
Beskadiget Last	451
Bestemmelsessted	451
Bjergning og Assistance	452
Dispachespørgsmaal	455
Hyrespørgsmaal	455
Konnossementsspørgsmaal	457
Kontraktsbrud	458
Lodsspørgsmaal	459
Maanedsbefragtning	459
Manglende Last	460
Mæglers Ansvar	460
Overliggedagsspørgsmaal	461
Partrederi	462
Sammenstød og Paadrivning	463
Skade paa leiet Fartøi etc.	467
Skattespørgsmaal	467
Slæbningsforholde	468
Straffesager	468
Sygeunderstøttelse af Sjøfolk	468

Afgifter paa Skib og Ladning.

No. Side.

Den spanske Krigsskat skal, hvor intet særligt er vedtaget, betales af Skibet. Befragterne ifølge et Certeparti, som intet indeholder om Krigsskatten, bliver ikke forpligtede til at betale den, derved at Mægleren paaklæber Konnossementet en Klausul, som Befragterne ikke lægger Mærke til, og hvorefter Skibet skulde være fri for denne Skat. Christiansunds Sjøret. 35 145

Assurancespørgsmaal.

En Ladning Fisk forsikres for en Reise med Seilfartøi gjennem den stedlige Agent for et Forsikringsselskab. Skib og Last forliser, men Selskabet nægter Erstatning, paastaaende bl. a., at Agenten ikke havde Fuldmagt til at overtage Risiko paa Seilfartøi, og at dette urigtig var opgivet at have Klasse A 2. Assurandøren kjendes imidlertid erstatningspligtig, idet Retten udtaler, at en Indskrænkning som nævnt i Agentens Fuldmagt ikke kan være bindende for godtroende Tredjemand, og at Klassebetegnelsen ganske vist ikke refererede til Ansættelse i Det norske Veritas, men kun til en privat Klassifikation, foranstaltet af en gjensidig Forening, hvilket imidlertid var overensstemmende med Kutyme, hvorom Agenten burde have skaffet sig Kundskab. Christiania Sjøret. 9 25

Bogserångaren „Odin" hade med trenne hölastade prámar från Kungsör i Mälaren kommit till Öregrundsgrepen, der för hårdt väder hamn måste sökas i afbidan på lämpligt väder. Först då erhölls försäkring å lasten, att gälla för resa från Öregrund, men dagen derpå uppbrann en af prámarne jemte hela lasten.

Sjöassurancekompaniet, som lemnat försäkringen, och lastegaren aktiebolaget Bergman Hummel & Co. begärde utredning hos dispachören i Stockholm, dervid den å ifrågavarande uppbrunna hölasten belöpande försäkringssumman uträknades uppgå till 5852 kr. 47 öre.

Frågan gällde nu huruvida försäkringen kunde anses hafva varit gällande eller icke, då eldsolyckan inträffade.

Då lasten icke varit försäkrad när den inlastades, utan försäkringen börjat först från ort, som under resan

No. Side.

anlöpts; då i försäkringsbrefvet icke angifvits att försäkringen skulla gälla från och med den dag den afslöts, utan endast att den afsåg risken på resan från Öregrund, samt försäkringsgifvarens fara följaktligen måste anses hafva börjat först i det ögonblick ankaret lyftades och resan från Öregrund anträddes, fann dispachören Sjöassurancekompaniet icke pligtigt ersätta den ifrågavarande skadan.

Bergman Hummel & Co. klandrade dispachen vid Stockholms Rådstufvu Rätt, som på anförda skäl fastställda dispachen.

Sedan nysnämnda bolag hos Kongl. Maj.t öfverklagat Rådstufvu Rättens Utslag, har Kongl. Maj.t i Utslag d. 17 Februari 1902: och enär ifrågavarande försäkringsaftal afsett gods, som varit i fartyg inlastadt då aftalet ingicks, samt vid sådant förhållande försäkringsgifvarens fara måste med hänsyn till grunderna för stadgandet i 57 § 3 mom. af gällande försäkring anses hafva börjat redan innan hölasten uppbrunnnit, förpligtades Sjöassuranskompaniet att till Bergman Hummel & Co. utgifva hvad af försäkringssumman belöpte å nämda last eller 5842 kr. 47 öre jemte ersättning för kostnaden vid Rådstufvu
22 88 Rätten. Sveriges Höiesteret.

Paa Reise fra Pensacola til Lissabon med en Ladning Pitchpine maa Bark „Sofie Wilhelmine“ af Christiania paa Grund af stærk Lækage ty ind til Havanna som Nødhavn. Skibet kondemneres her og Rederiet sagsøger Kaskoassurandøren til Erstatning for Totalforlis, men Assurandøren frifindes, fordi Skibet ikke kunde antages at have været i fuldt forsvarlig sjødygtig Stand ved Afgang fra Pensacola, hverken med Hensyn til Skrog eller Lastning, jfr. *den*
40 161 *norske Sjøforsikringsplan § 43, 2 a.* Norges Høiesteret.

Under resa från Stettin till Stockholm grundstötte tyska ångfartyget „Schweden“ utanför Sandhamn. Då derigenom en del af fartygets last af styckegods skadades och Sjöförsäkrings-bolaget „Ägir“ måste såsom försäkringsgifvare utbetala 2259 kr. 71 öre yrkade bolaget efter stämning vid Stockholms Rådstufvurätt att som fartygets grundstötning inträffat genom befälhafvarens försumlighet, rederiet måtte förpligtas att till bolaget med fartyg och frakt utgifva nämnda belopp.

Rådstufvurätten yttrade att konnossementen å det skedda godset blifvit före deras aflemnande till aflastare försedda med stämpelaftryck, som innehöll bestämmelser, utvisande att godset emottagits enligt de vilkor, som funnos intagna i den för ånglbåtslinien Stettin—Stockholm gällande tariff och bland dessa vilkor förekomme att rederiet icke öfvertoge ansvaret för strandning eller andra olyckshändelser vid sjöfart äfven om dessa skulle hafva uppstått genom förseelse af befälhafvaren, hvarföre käromålet ogillades.

Svea Hofrätt och Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.
43 186 Sveriges Höiestet.

Et Rederi nægter at betale Tilskud for 1897 for Skibe, som det havde havt indmeldt i den gjensidige Assuranceforening. Det norske

	No.	Side.
Lloyd, idet Rederiet bl. a. paastod, at Underballancen delvis skrev sig fra Poster, der vedrørte tidligere Aarsklasser og derfor burde have været udlignet alene paa disse. Høiesteret dømmer imidlertid Rederiet til Betaling (under Henvisning til tidligere Domme i lignende Sager), idet det ikke var paavist, at Bestyrelsen ved Afslutningen af tidligere Aarsregnskaber havde begaaet nogen Feil ved sin skjønsmæssige Ansættelse af de Regnskabsposter, som ikke ved Regnskabets Afslutning kunde ansættes nøiagtigt, og den Omstændighed, at det senere maatte vise sig, at paagjældende skjønsmæssige Ansættelse var for høi eller for lav, ikke kan tillægges Betydning for Mellemværendet mellem de forskjellige Aarsklasser. Norges Høiesteret.	57	245
En Arrest i Skib foretagen i Henhold til den *danske Plakat af af 21 Novbr. 1821* stadfæstes, hvorimod Arrest, foretagen i Henhold til samme Plakat, i Skibets Assurancesum ansees for ulovlig, da hverken Rederiet eller nogen paa dets Vegne kan ansees som Besidder af samme. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.	75	353

Beskadiget Last.

Ved feilagtig Expedition fra Expeditøren for et rutegaaende Dampskib bliver en Kasse Bær ødelagt, og dens Eier sagsøger Rederiet til Erstatning, idet han paastaar, at Expeditøren maa betragtes som Fuldmægtig for Rederiet, saa at dette maa være ansvarligt for de af Expeditøren begaaede Feil. Under Dissens giver Sjøretten ham Medhold heri. Bergens Sjøret.	2	2
Et Parti Mel losses i en Skude, tilhørende vedkommende Dampskibsselskabs Disponent og Expeditør. En Del af det saaledes oplossede Mel befindes at være beskadiget af Vand, hidrørende fra Lækage i Skuden, og Selskabet ansees ansvarligt for denne Skade. Bergens Sjøret.	12	46

Bestemmelsessted.

Angående yrkadt afdrag å frakt till följd af ökade lossningskostnader. Sveriges Hölesteret.	19	79
Den i Aargang II under No. 16 optagne Dom omstødes af Høiesteret, som dømmer Rederiet til at betale det paastævnte Beløb, fordi den af Skibets Fører valgte Losseplads ikke kunde siges at være en vanlig Losseplads for saadan Last, jfr. *Sjøfartslovens § 135.* Norges Høiesteret.	24	97
Göta Hofrätts under No. 87 i denna Domsamling, årgången II, införda Dom af den 31 Maj 1901 pröfvade Högsta Domstolen med bifall. Sveriges Hölesteret.	55	240

No. Side.

Et Skib, der var befragtet for en Reise med Fosfat i Sække fra Antwerpen til Nakskov eller saa nær dertil, som Skibet med Sikkerhed kan gaa og ligge altid flot, og som ikke kunde flyde ind til Nakskov med fuld Ladning, ansees desuagtet forpligtet til selv at betale Omkostningerne ved Lægtring af en Del af Ladningen, foretagen for
59 257 at sætte Skibet istand til at flyde ind. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Ångfartyget „Thérèse Horn" hade genom certeparti den 20 Februari 1900 befraktats att med full last af kli, frö- och oljekakor afgå från Libau till Oxelösund eller så nära derintill det kunde utan fara komma och ligga, emot betingad frakt och på vilkor, bland andra, att om destinationsorten vore spärrad af is, fartyget skulle gå till närmast tillgängliga hamn samt att för uraktlåtenhet att fullgöra aftalet skadeersättning, ej öfverstigande fraktbeloppet, skulle utgå. Sedan fartyget för 2:ne firmor intagit last, hade fartygets befälhafvare, i stället för att afgå till Oxelösund, fört detsamma till Ystad, der upplagt lasten och fordrat utfående af den betingade frakten.

De båda firmorna, som ansågo befälhafvaren hafva brutit certepartiet, yrkade i stämning till Rådstufvurätten i Ystad åläggande för honom att utgifva det stadgade skadeståndet med mera.

Såväl Rådstufvurätten som Hofrätten öfver Skåne och Blekinge ogillade käromålet enär is hindrat anlöpandet af Oxelösund; men Kongl. Maj:t., som på anförda skäl ansåg fartygsbefälhafvaren hafva brutit fraktaftalet, förklarade nämnda firmor berättigade att ur fartyget och dess frakt utbekomma
85 419 ersättning till uppgifna belopp. Sveriges Höiesteret.

Bjergning og Assistance.

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 21, S. 329 refererede Dom angaaende Bjergeløn stadfæstes af Høiesteret.
6 15 Danmarks Høiesteret.

Dpsk. „Stella" paatræffer Dpsk. „Martha" underveis fra Tromsø til Boness i Ballast med brukken Propelaxel og indslæber den under vanskelige Forhold til Stavanger. Bjergelønnen fastsættes af Høiesteret til
10 29 15,000 Kroner. Bjergedes Værdi 75,000 Kroner. Norges Høiesteret.

Efter at begge dets Styreapparater var blevne gjort ubrugelig, maatte Dpsk. „Carl Rathkens" opankre udfor den jyske Kyst, ca. 10 Kvartmil fra Hanstholm Fyr. Efter at det havde ligget nogle Dage for Anker, kommer Dpsk. „Martin" til, og efterat Forbindelse er bragt tilveie mellem de to Skibe forsøger „Martin" at hjælpe „Carl Rathkens" med Styringen, men Trosserne springer gjentagne Gange. Senere faar „Carl Rathkens" sit ene Styreapparat saavidt udbedret, at det kan klare sig selv ind til den norske Kyst, dog stadig fulgt af „Martin". For den saaledes ydede Assistance tilkjendes „Martin" 15,000 Kroner. Det assisterede Skibs og Ladnings Værdi ca.
13 49 270,000 Kroner. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

No. Side.

Medens et Dampskib i Helsingørs Havn er under Forhaling til Dokken, udbryder der Ild i et Rum forud. Ifølge Anmodning yder Slæbebaaden Assistance ved Slukningen af Ilden, der maa antages at være opstaaet ved Uforsigtighed af Folk fra Værftet, som havde Skibet under Reparation. Slæbebaaden fordrer Bjergeløn, men Retten mener ikke under de forhaandenværende Omstændigheder at kunne tilkjende saadan, idet der navnlig synes at være lagt Vægt paa, at Ilden lige saa let og hurtigt kunde være slukket ved Værftets Sprøite som ved Slæbebaadens.

Kjøbenhavns Landsoverret. 15 61

Den i indeværende Samlings Aargang I under No. 112 (S. 517) refererede Dom stadfæstes af Høiesteret, idet Høiesteret ligesom Sjøretten i Trondhjem finder, at her ikke foreligger Bjergning.

Norges Høiesteret. 38 153

En Lods, paa hvis Foranstaltning og under hvis Medvirkning et Dampskib bjerger et grundstødt Fartøi, tilkjendes Andel i Bjergeløn.

Kjøbenhavns Landsoverret. 39 157

Angående bergarelön. Sveriges Högsta Domstol. 46 211

For Assistance ved Afslæbning af Dampskibet „Ootmarsum", tilkjendes Dampskibene „Thor" og „Havellen" 1500 Kroner ved Sjøretsskjøn. Ved Sjøretsoverskjøn fastsættes Godtgjørelsen til 14,000 Kroner, men dette Overskjøn kjendes uefterretteligt af Høiesteret i Henhold til *Den norske Sjøfartslovs § 329*, idet det maatte antages, at Overskjønnet var gaaet ud fra, at der forelaa Bjergning, og at det saaledes var egentlig Bjergeløn, der var tilkjendt ved Overskjønnet. Norges Høiesteret. 47 213

Seilskibet „Jupiter" drives i Vindstille af den stærke Strøm ind mellem Skjærene indenfor Ryvingen paa den norske Kyst og støder paa et Undervandsskjær, hvor det bliver staaende. Efterat Nødsignaler er heist kommer Dampskib „Lindesnæs" til og trækker det af, hvorefter det indslæbes til Kleven. Bjergelønnen fastsættes af Sjøretten til 15,000 Kroner. Det Bjergedes Værdi var ca. 220,000 Kroner. Mandal Sjøret. 64 298

Dampskibet „Algieba", paa Reise fra Burntisland til Flensburg med Kul, mister i Nordsjøen sin Propel, og da det viste sig umuligt at faa Styring paa Skibet med Seil, driver det hjælpeløst omkring, indtil Dampskibet „Constance" kommer til, hidkaldt ved „Algieba"s Nødsignaler. Dette var Torsdag ved Middagstid, og efter Aftale tog „Constance" den nødlidende Damper paa Slæb. Fredag Aften springer Slæberen, og først Lørdag Aften lykkedes det atter at faa Forbindelse, hvorefter Slæbningen fortsattes uhindret til Søndag Eftermiddag, da man ankom til Egersund.

Bjergelønnen, som af Sjøretten var fastsat til 40,000 Kroner, nedsættes af Høiesteret til 30,000 Kroner.

Det bjergedes Værdi var omtrent 320,000 Kroner.

Norges Høiesteret. 67 311

No. Side.

Rederiaktiebolaget Sverige—Kontinenten tillhöriga ångfartyget „Rex“ grundstötte under frisk vind och disigt väder klockan 1/2 7 på morgonen den 2 December 1898 vid östra sidan af inseglingsrännan till Trelleborgs hamn. Befälhafvaren å „Rex“ påkallade hjelp af Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptuns bergningsångare „Neptun“ och „Belos“, som lågo med ångan uppe i Trelleborgs hamn. Genom dessa båda ångare med biträde af en bogserångbåt togs „Rex“ af grundet och inbogserades klockan omkring 4 eftermiddagen samma dag i Trelleborgs hamn, der vid undersökning befanns att „Rex“ icke lidit någon annan skada end någon skamfilning å färgen i bottnen, men icke blifvit läck. Under bergningsarbetet hade ångaren „Neptun“ kommit att svänga, så att akterstäfven huggit mot bottnen, dervid skäddan skadats och maskinen derefter kunnat arbeta endast med sakta fart. Då vinden derefter öfvergått till storm, hade „Neptun“ icke kunnat inbogseras i hamnen för än Söndagen den 4 December klockan 2 förmiddagen. Genom de svåra skador, som derunder uppkommit å „Neptun“, hade denna ångare måst under en tid af 7 veckor undergå reparation å mekanisk verkstad. Enär Rederiaktiebolaget icke ville medgifva högre bergarelön än 10,000 kr., uttog Bergnings- och Dykeribolaget stämning till Stockholms Rådstufvurätt å Rederiaktiebolaget och yrkade på uppgifna skäl en ersättning af 60,000 kr. Rådstufvurätten, som ogillade emot så väl befälhafvaren som två styrmän och en maskinist å „Rex“ framställda vittnesjäf, bestämde bergarelönen till 25,000 kr. jemte ränta att utgå af ångfartyget „Rex“, dess frakt och last men qvittade rättegångskostnaderna. Svea Hofrätt, der Bergningsbolaget fullföljde talan, fastställde Rådstufvurättens beslut i jäfsfrågorna men höjde bergarelönen till 32.000 kronor att jemte ränta utgå på sätt Rådstufvurätten stadgat; och förpligtades Rederiaktiebolaget samt Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet och Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean, hvilka sednare redan vid Rådstufvurätten anmält sig såsom mellankommande parter och gjort ett med Rederiaktiebolaget, att en för alla och alla för en, Rederiaktiebolaget dock allenast med fartyg, frakt och last, ersätta Bergningsbolaget dess rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med 2.300 kronor.

A ömse sidor fullföljdes talan hos Kongl. Maj.t dervid Bergningsbolaget tillika anförde besvär emot Hofrättens beslut rörande fullgörandet af Hofrättens Dom.

Kongl. Maj.t lemnade utan afseende nämnda besvär och fann beträffande jäfsfrågorna ej skäl att göra ändring i Hofrättens Dom. Vidkommande sjelfva saken förpligtades Rederiaktiebolaget att med Ångfartyget „Rex“, dess frakt och last i bergarelön utgifva 40,000 kr. jemte ränta deräf enligt den af domstolarne bestämda grund.

Med ändring af Hofrättens Dom blef Rederiaktiebolaget ålagdt att jemte Sjöassuranskompaniet och bolaget Ocean, en för alla och alla för en, gälda vederpartens rättegångskostnad vid Rådstufvurätten med det af Hof-

69 321 rätten stadgade beloppet. Sverges Höiesteret.

Den i nærværende Samling, Aargang I, Side 424 ff. under No. 94 refererede Dom af Fredriksstad Sjøret, hvorved der tilkjendtes Bugserbaaden „Sannesund“s Eiere 1300 Kroner for Slæbning af Bark „Friheden“, idet Sjøretten fandt, at Bjergning ikke forelaa, stadfæstes af Høiesteret.

82 389 Norges Høiesteret.

No. Side.

Dispachespørgsmaal.

Rörande klander af dispache i hvad angår ett fartygs värde i skadadt skick. Sveriges Höiesteret. 30 121

Paa Reise fra Sverige til England med Trælast maa en Del af Dækslasten kastes. Ved Certepartiet er York Antwerpen Reglerne vedtagne som Norm for Havarigrosopgjør, dog at kastet Dækslast skal erstattes som Havarigros. Kaskoassurandørerne nægter at betale det Bidrag til kastet Dækslast, der var ilignet Skibet ved Dispacheopgjøret i England, men dømmes til at betale, fordi Dispachen for heromhandlede Punkts Vedkomende maatte antages at være overensstemmende med almindelig engelsk Ret. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 50 225

Angående klander af dispache rörande hvad till gemensamt haveri borde höra. Sveriges Höiesteret. 84 417

Hyrespørgsmaal.

En Sag angaaende Hyre paastaaes afvist fra Sjøretten, fordi Citanten, uden at være paamønstret, var forhyret til et Fartøi, der drev Fiskefangst. Afvisningspaastanden tages ikke tilfølge, idet Retten udtaler, at Sjøfartslovens Bestemmelser er ligesaa anvendelige paa Fartøier, der driver Fiskeri, som paa Fartøier, der driver Fragtfart. Christiania Sjøret. 3 5

Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 91 om at Mandskabet kan afskediges mod at erholde Hyre til Afskeden, naar Reisen opgives paa Grund af Skade, som gjør Skibet udygtigt til Reisen, gjælder ikke, naar Skaden skyldes Skrøbelighed paa Grund af Ælde. Christiania Sjøret. 8 21

Bestemmelsen i den *norske Sjøfartslovs § 82 andet Stykke*, at Mandskabet har Ret til at forlange Afsked „strax", hvis Reisen endnu ikke er begyndt, naar der i den Havn, hvortil Skibet er bestemt, udbryder en voldsom og almenfarlig Farsot af Kolera, gul Feber eller Pest, maa læses i Forbindelse med *samme Lovs § 84*, saa at Mandskabet er forpligtet til at udføre den deri omtalte Tjeneste, naar de ikke derved bindes udover en Uge efter Ankomsten; derimod haves ingen Hjemmel til at forlange, at Mandskabet under de angivne Omstændigheder ialfald skal blive ombord, til Skibet er afgangsfærdigt.

For at Konsulens Afgjørelse efter *Sjøfartslovens § 100, 3die Stykke* skal være bindende for Parterne, maa Konsulen iagttage den i den *norske Konsulatsforordning af 4de Nov. 1886 § 87, Afsnit 1* foreskrevne formelle Fremgangsmaade. Norges Høiesteret. 25 99

No. Side.

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 10 (S. 43) optagne Sjøretsdom omstødes af Høiesteret, idet Maskinistens Afskedigelse befindes efter Omstændighderne at have været berettiget. *Sjøfartslovens § 89* er ikke at anse som udtømmende, naar den op-
34 143 regner Afskedigelsesgrundene. Norges Høiesteret.

Mandskab forhyres i Tønsberg og paamønstres i Mandal at følge Fartøiet fra Mandal til Udlandet og videre i et Tidsrum af 12 Maaneder. Efter en Maaned og 24 Dages Tjeneste afmønstres det i Mandal, hvor Skibet oplægges, og det ansees af Sjøretten berettiget til foruden Hyre til Afmønstringsdagen at erholde en Maaneds Tillægshyre foruden Reisepenge til Tønsberg og Hyre til Ankomst dertil, jfr. *Sjøfartslovens § 92 sammenholdt med § 86.*
65 301 Mandal Sjøret.

En Koutume, hvorefter Mandskaber paa danske Skibe kan opsiges uden Varsel til Fratrædelse strax uden Tillægshyre, naar Skibet under Forbiseiling paa Reise andetstedshen anløber dansk Havn uden at lade eller losse, ansees uforenelig med de herhenhørende Bestemmelser
68 317 i *Søloven*, navnlig § 92, jfr. § 86. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 60* om, at Rederen skal gjøre sine Udsættelser ved Skibsførerens Regnskaber inden 6 Maaneder fra dets Modtagelse, saaledes at der ikke senere kan gjøres Indsigelse mod Regnskabet, medmindre Svig eller Regnefeil oplyses, forudsætter at Regnskabet har været Rederen forelagt i en saadan Form, at det postvis kan eftersees og kontrol-
70 329 leres. Drammens Sjøret.

En Matros, som afskediges uden lovlig Grund, mister ikke Retten til en Maaneds Tillægshyre *efter Sølovens § 92, jfr. § 86*, derved, at han ikke gjør Indsigelse ved Opsigelsen eller Afmønstringen, naar han tager nødvendigt Forbehold ved Afregningen.
71 334 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Indbyderen til Dannelse af et Dampskibs-Aktieselskab søges personlig til Betaling af Hyre etc. til Citanten, der var engageret som Fører af det kontraherende Dampskib, der imidlertid paa Grund af Værkstedets Fallit maatte sælges, uden det var færdigbygget — men frifindes, idet han ikke
73 341 ansees at have paadraget sig personlig Forpligtelse. Norges Høiesteret.

En Skibsfører, som ved sin Ansættelse betingede sig Udløsning af sine Aktier til Parikurs, naar Afskedigelse fandt Sted inden to Aars Forløb, og som afskediges inden denne Frists Udløb, ansees uden Ansvar for Ophold af Skibet, foraarsaget ved, at han nægtede Fratrædelse, indtil Garanti var stillet ham for Udbetaling af Aktiernes Beløb, han ansees berettiget til Andel af Kaplak, beregnet forholdsvis efter Tiden, for den Del af Reisen, der var udført, da han blev afskediget.
77 360 Christiania Sjøret

No. Side.

Indehaveren af en Trækseddel dømmes til at tilbagebetale Rederiet de i Henhold til samme oppebaarne Beløb, fordi vedkommende Sjømand var descerteret, og Trækseddelen for dette Tilfælde forpligtede til saadan Tilbagebetaling. Sandefjords Sjøret. 87 425

Konossementsspørgsmaal.

Et Parti Hvede kjøbes paa Betingelse af Afskibning i December Maaned. Det leveres i December Rederiets Expeditører til Afskibning, men afskibes først i Januar. Der udstedes intet Konossement, men derimod et Dokument, undertegnet af Expeditøren og dateret 31te Decbr., ifølge hvilket Varen var modtaget for at transporteres. Dette Dokument indløses af Kjøberne, som imidlertid tilbageholder en Del af Fragten til Dækning af Tab, som de paastod at have lidt derved, at de ved hint Dokument var blevne forledet til at tro, at Afskibningen havde været rettidig. Retten finder imidlertid, at det nævnte Dokument efter sit Indhold ikke kunde skuffe dem i saa Henseende og dømmer dem til at betale Fragtbalancen. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 7 17

Befälhafvaren å segelfartyget „Ellida“ hade i Juni 1899 utfärdat konnossement derom att han i fartyget, då liggande i Rostock, inlastat ett parti råg m. m. att aflemnas i Helsingborg till innehafvaren af konossementet; men vid fartygets ankomst till Helsingborg hade fartygsbefälhafvaren utlemnat hela lasten till Handlanden Olof Olsson, oaktadt denne icke företedde konnossement och icke heller inlöst dem. Handlanden Olsson försattas sedermera i konkurs och lategaren, P. O. Stokkebyes Aktiebolag i Göteborg, instämde till Rådstufvu Rätten i Carlshamn såväl fartygsbefälhafvaren som hufvudredaren för fartyget och yrkade åliggande för dem att ersätta bolaget all den kostnad, skada och förlust, som genom fartygsbefälhafvarens omförmälda felaktiga förfarande uppkommit, jemta ränta och ersättning för rättegångskostnaderna. De instämde invände, att vid fartygets ankomst till Helsingborg Handlanden Olsson på grund af en utaf bolaget å honom utställd faktura å lasten anmält sig såsom lastemottagare samt tillika hos Tullkammaren derstädes såsom lastegare angifvit lasten til förtulling. Då jemväl fartygets skeppsklarerare förklarat Handlanden Olsson behörig att emottaga lasten, hade lasten blifvit till Olsson såsom behörig lastemottagare utlemnad.

Rådstufvu Rätten, som icke kunde fästa afseende vid de sålunda gjorda invändningarna, förpligtade fartygsbefälhafvaren att personligen och hufvudredaren att med fartyg och frakt till bolaget utgifva 8123 kr. 92 öre jemte ränta med rätt att af bolaget uppbära hvad i anledning af dess bevakning i Olssons konkurs kunde komma att tillfalla. Dertill kom ersättning för rättegångskostnaderna 115 kr. 50 öre.

Såväl Hofrätten öfver Skåne och Blekinge som äfven Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvu Rättens beslut. Sveriges Höiesteret. 28 117

„Konossementet“. En søretlig Studie. 32 129

„Connossementsansvaret“. 45 193

No. Side.

Et Parti Hø udleveres i London, uden at Modtagerne var legitimerede ved lovligt Konossement, hvorfor Rederiet dømmes til at erstatte Indehaveren af Konossementet alt derved foranlediget Tab.

80 376 Fredriksstad Sjøret.

Kontraktsbrud.

Sedan redaren för briggen „Diana" enligt certeparti bortfraktat nämnda fartyg att afsegla från Värtan eller Stocksund till Sundsvall med last af räls. hade fartyget, som i certepartiet uppgifvits vara väl försedt och utredt, vid verkställd besigtning befunnits icke vara i sjödugtigt skick. Då redaren icke kunnat fullgöra certepartiet samt icke ens påståtts eller kunde antagas att ifrågakomna bristfälligheter å fartyget uppstått efter fraktaftalets ingående samt det dröjsmål som för reparationen uppstått ej kunde anses hafva vållats af någon sådan i 111 § Sjölagen afsedd omständighet, som det ej berott på redaren eller fartygets befälhafvare eller besättning att afvärja, dömde Stockholms Rådstufvu Rätt, efter stämning, redaren att såsom skadeersättning för icke uppfyllandet af certepartiet att till befraktaren utgifva det kalkylerade fraktbeloppet.

Såväl Svea Hofrätt som äfven Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvu

20 81 Rättens Dom. Sveriges Høiesteret.

En Skipper sagsøges til Erstatning, fordi han efter Citantens Paastand havde undladt at opfylde et indgaaet Certeparti. Skipperen havde strax ved Modtagelsen sendt Certepartiet tilbage til det Mæglerfirma i Kjøbenhavn, der havde undertegnet det paa begge Parters Vegne, idet han paastod, at det indeholdt en Klausul, som var i Strid med Aftalen med den Betjent paa Mæglerfirmaets Kontor, som han havde forhandlet med. Saavel Sø- og Handelsretten som Høiesteret frikjendte Skipperen, fordi det ikke mod hans Benægtelse var bevist, at han havde godkjendt den omstridte Klausul. Den Omstændighed, at ingen af de to autoriserede Mæglere, der er Indehavere af bemeldte Mæglerfirma, havde været tilstede under Forhandlingerne med Indstævnte, maatte antages at bevirke, at Certepartiets Indførelse i den autoriserede Mæglerprotokol ikke kunde tillægges den ellers ved *Forordningen af 22de Decbr. 1808 § 8*

4 7 hjemlede Beviskraft. Danmarks Høiesteret.

Om end Betingelsen „mod (fri) Bundbesigtelse" er meget almindelig ved Skibssalg, kan dog en Kjøbers Accept ikke siges at være fast og endelig, naar nævnte Forbehold knyttes som en ny Betingelse til

41 177 Accepten. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Om giltigheten af ett certeparti m. m.

58 256 Sveriges Högsta Domstol.

No. Side.

Lodsspørgsmaal.

Bestemmelsen i *Den norske Lodslov af 26de Mai 1899, § 2, 5te Passus*, at Fartøier i almindelig Fragtfart, bestemte til Udlandet, er fritagne for Lodspligt, naar de kun søger Havn for at forsyne sig med Skibsprovisioner eller Kul, maa bringes i Anvendelse, selvom der samtidig udføres Forretninger, der er en nødvendig Følge af Anløbet, som f. Ex. Paamønstring af nye Folk, hvis nogen af Mandskabet benytter Anledningen til at rømme eller forlanger Afsked med Hjemmeli Hyrekontrakten. Haugesunds Sjøret. **52 234**

Maanedsbefragtning.

Et Skib bortfragtes paa Maanedscerteparti, ifølge hvilket „all dereviets, salvages and towages", skal være for Rederiets og Befragterne „equal benefit". Det benyttes af Befragteren til Bugsering af Fiskefartøier i hans Bedrift som Fiskeimportør, og Høiesteret antager i Modsætning til Sjøretten, at Rederiet ikke kan gjøre Fordring paa Andel i Slæbepenge efter den citerede Klausul. Norges Høiesteret. **23 93**

Et Skib befragtes saaledes, at det indenfor et nærmere fastsat Tidsrum skal forblive til Befragternes Disposition paa Island. Expederes det derfra efter 30te Septbr. betaler Befragterne Kr. 40,00 pr. Dag i Liggedagspenge. Fragten er fastsat til et vist Beløb pr. netto Register Ton. Paa Reisen til Island lider Skibet Havari, hvorved det forsinkes ialt 59 Dage. Det expederes sidste Gang fra Island den 6te Novbr. Befragteren nægter at betale Liggedagspenge, men dømmes dertil af Komitéen, som dog samtidig frakjender Rederen Fragt for de 59 Dage, beregnet proportionsvis efter Fragten for den hele Tid, idet Komitéen udtaler, at det maa ansees som en naturlig Betingelse for Kontrakten, at Skibet virkelig er til Befragternes Disposition.
Den permanente Voldgiftskomité i Kjøbenhavn. **5 12**

Leverandøren af Kul til et paa almindelige Betingelser maanedsbefragtet Skib ansees efter Omstændighederne berettiget til at betragte Skipperens Rekvisition af Maskinkul som skeet paa Rederiets Vegne i Henhold til Skipperens almindelige Fuldmagt efter *Sjøfartslovens § 48*, hvorfor Leverandørens Fordring ansees udrustet med Sjøpant efter *Sjøfartslovens § 268 4*.
Norges Høiesteret. **56 241**

Et Trædampskib bortfragtes ved Maanedscerteparti for 3 Maaneder til Fart mellem sikre Havne i U. K. eller Kontinentet, hovedsagelig i Istraden. I Tilfælde af Tidstab bl. a. paa Grund af Beskadigelse, som forhindrer Skibets Man-

No. Side.

øvrering i mere end 24 Arbidstimer, skal Leiens Betaling ophøre, indtil det igjen er i effektiv Stand til at gjenoptage Tjenesten. Det afgaar paa Grund af Fare for Indefrysning fra Riga den 6te Januar med ukomplet Ladning, klarerer i Bolderaa men støder paa Is, som gjør det nødvendigt at vende om, og man ankommer atter til Bolderaa den 8de Januar, efterat Skibet den foregaaende Dag havde lidt betydeligt Havari i Isen, som nødvendiggjorde Reparationer, der først var fuldendte den 2den Februar. Skibets Afgand hindres imidlertid fremdeles af Is til den 24de April, da man afgaar fra Bolderaa og fortsætter Reisen til Moss uden videre Uheld. Sjørettens Majoritet anser Befragteren forpligtet til at betale Leie i Tiden fra 2den Februar til 24de April, derimod ikke for Tiden fra 7de Januar til 2den Februar, altsaa for

61 270 Tiden da Skibet var Havarist. Christiania Sjøret.

Et Rederi sagsøges til Erstatning af Maanedsbefragteren for Tab, foranlediget ved at det under den periodiske Besigtelse viste sig nødvendigt at indsætte ny Axel, hvorved Skibet for længere Tid unddroges Maanedsbefragterens Disposition. Rederiet frifindes, bl. a. af den Grund, at Maanedsbefragteren ikke havde bevist noget

79 369 Tab. Norges Høiesteret.

Manglende Last.

I et Konnossement angives at være indladet bl. a. 568 Vinkeljern. Ved Udlosningen befindes der at mangle 187, og ved Undersøgelse viser det sig, at disse 187 Stkr. ikke har været afskibet. Rederiet ansees forpligtet til at erstatte efter Skjøn det Tab, der paaføres Modtageren ved, at han først en Maaned senere kommer i Besiddelse af disse 187 Vinkeljern. En Klausul om Ansvarsfrihed for Skipperens Feil refererer ikke til Ansvar for Forpligtelse, som Skipperen paatager sig i denne sin Egenskab. Eiheller befrier Klausulen „Antal ubekjendt" Rederiet for Ansvar, fordi Skipperen ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed maatte have seet, at Antallet var urigtig angivet i Konnossementet, jfr. *Sjøfartslovens § 145.*

18 74 Christiania Sjøret.

54 239 Angående bristande last. Sveriges Höiesteret.

Mæglers Ansvar.

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 32 (S. 154) optagne Dom stadfæstes af Høiesteret, dog saaledes at Høiesteret, i Anledning af nogle uklare og tildels urigtige Udtalelser af Sjørettens Majoritet, i sin Konklusion præciserer, at det, som Citantskabet kan fordre erstattet, kun er det Tab, der forvoldtes det ved, at Ind-

No. Side.

stævnte telegrafisk meddelte Citantskabet, at Fragt var afsluttet, uden først at have skaffet sig Sikkerhed for, at Fragtslutning virkelig var kommet istand.
Norges Høiesteret. 49 221

Overliggedagsspørgsmaal.

Den i nærværende Samlings Aargang I under No. 81 (S. 353) optagne Dom omstødes af Højesteret, idet Skibets Fører, da han med sit Skib gik ind i Frihavnen, var bekjendt med det af Frihavnsaktieselskabet udfærdigede Cirkulære, hvorefter Selskabets Forpligtelse til at foretage Losning bortfalder i Tilfælde af Streike. Danmarks Højesteret. 1 1

I certeparti hade befraktaren tillförbundits att lasten skulle tagas från fartygets sida utan kostnad eller risk för fartyget, hvarjemte öfverenskommits att lasten skulle, om vädret det tilläte, lossas på *5 arbetsdagar* med skyldighet för befraktaren att om fartyget längre uppehölles, betala öfverliggedagsersättning med vist belopp.

Då lossningen upptog en tid af 7 dagar yrkade fartygets befälhafvare sådan ersättning under förmenande att lastemottagaren ensam varit skulden till dröjsmålet. Som genom vittnen styrktes att den vid lossningen rådande svåra väderleken med åtminstone en dag fördröjt lossningsarbetet ålade Stockholms Rådstufvu Rätt lastemottagaren att utgifva ersättning för en öfverliggedag med uträknadt belopp. Detta beslut har fastställts af såväl Svea Hof-Rätt som Kongl. Maj:t. Sveriges Högsteret. 21 84

Naar et Skib skal losses i Tørn ved Befragterens private Brygge, regnes Tørnen fra Anmeldelsen om at være klar til Losning, og saadan Anmeldelse kan kun gives med Virkning overfor de andre Skibe, der konkurrerer om Tørn, efterat Skibet er indklareret. Christiania Sjøret. 33 138

Ett segelfartyg, befraktadt för full last af plankor, battens och hyflade bräder att föras från Gefle till ort i sydöstra Afrika, uppehölls för lastningen från och med den 28 Juni 1898 till aftonen den 11 påföljde Augusti hufvudsakligen till följd deraf att aflastaren icke oafbrutet tillhandahållit last.

Då det på engelska språket affattade certepartiet bestämde fartygets liggetid till 25 „weather working days“, hvarmed fartygets befälhafvare ansåg böra förstås dagar då vädret medgaf lastens *intagande i fartyget*, men fartyget nödgats qvarligga, söndagar oräknade, 39 dagar, af hvilka högst en varit sådan att lastning icke kunnet ega rum, fordrade fartygsbefälhafvaren efter stämning till Rådstufvurätten i Gefle ersättning för 13 öfverliggedagar.

Sedan å båda sidor företetts anteckningar om väderleken under ifrågavarande tid, samt aflastaren med intyg af flere framstående trävaruexportörer visat att med „weather working days“ och dermed liktydiga „weather permitting days“ afsåges ej blott lastens intagande i fartyg utan äfven arbetet i

No. Side.

land, dömde Rådstufvurätten med ledning af ofvannämnde väderleksanteckningar, aflastaren att betala ersättning för $1^1/_2$ öfverliggedag.

Fartygsbefälhafvaren fullföljde talan i Svea Hofrätt, som vid det förhållande att aflastaren under 3 regniga dagar fört prämlaster till fartyget, och liggedagarne i följd häraf gått till ända den 3 Augusti vid middagstiden, ålades aflastaren utgifva ersättning för $8^1/_2$ öfverliggedagar.

Kongl. Maj.t i Högsta Domstolen, der aflastaren sökte ändring, upphäfde Hofrättens dom och fastställde Rådstufvurättens utslag.

42 181 Sveriges Höiesteret.

Et Skib losser Splitved, og der medgaar 4 Dage mere til Losningen end aftalt. Modtageren dømmes til at betale Liggedagspenge for denne Tid, da det ikke var godtgjort, at det skyldtes Skipperen, at Losningen ikke var fremmet med kontraktsmæssig Hurtighed, og da der ikke kunde lægges Vægt paa Modtagernes løse Forklaringer om, at de under Losningen gjentagne Gange overfor Skipperen erklærede sig villige til at stille flere Folk til at modtage Lasten, naar Skipperen vilde sætte flere Folk til at losse.

59 257 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

I upprättadt certeparti hade den Ångfartygsaktiebolaget i Sverige tillhöriga ångaren „Vanadis" blifvit befraktad af firman Adolf Bratt & Co. för transport af stenkol och cokes under år 1900 från olika hamnar i England till Göteborg på, bland andra, vilkor att lastningen skulle ske på 48 löpande timmar enligt kolgrufveförbindelse och att ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 25 pounds per dag.

Då ångaren, som den 2 Augusti 1900 ankommit till Blyth för intagande af last, efter af befälhafvaren den 6 i samma månad gjord anmälan först den 11 Augusti på eftermiddagen eller efter 107 timmar blifvit till fullo lastad, fordrade bolaget ersättning af firman för öfverliggetid och yrkade uti stämning till Rådstufvurätten i Göteborg att firman måtte åläggas utgifva sådan ersättning dock för endast 48 timmar med 50 pounds.

Enär bolaget genom sin agent anmält att fartyget skulle vara lastfärdigt redan omkring den 25 Juli och bolaget på grund af de vid ifrågavarande grufvor brukliga kolgrufveförbindelser varit skyldigt underkasta sig en utsträckning i lastningstiden af 84 timmar, men endast 56 timmar i verkligheten tagits i anspråk, fann Rådstufvurätten i dom den 27 Juli 1901 bolaget ej vara berättigadt till ersättning för öfverliggetid.

Såväl Göta Hofrätt som Kongl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.

78 366 Sveriges Höiesteret.

Partrederi.

Forskjellige Skibsparter, hvoriblandt $^1/_{1000}$ Part i Dpsk. „Norge", sælges underhaanden, og den 12 Septbr. afholdes en Proformaauktion, hvorefter der i Henhold til *den norske Sjøfartslovs § 21* samme Dag gives

No. Side.

Citanten som Medreder i Dpsk. „Norge" Anmeldelse om det stedfundne Salg. Citanten, som ønsker at benytte sin Løsningsret efter *bemeldte Sjøfartslovs § 20*, sagsøger ved Stævning af 23de Septbr. Kjøberne for at faa dem kjendt pligtige til at finde sig i saadan Indløsning, og Sjøretten giver Citanten Medhold, idet den finder, at det stedfundne Auktionssalg som et blot Proformaværk ikke kan ophæve Citantens Løsningsret, der ellers bortfalder ved Auktionssalg, ligesom den i nævnte Lovs § 20 fastsatte Frist af 6 Virkedage ikke kunde antages at løbe, saalænge det ikke kunde ansees konstateret, at Parten i Virkeligheden ikke var solgt ved Auktion, og Citantens Løsningsret saaledes ikke derved ophævet. Bergens Sjøret. 81 385

Sammenstød og Paadrivning.

Galeasen „Marie" og Dampskibet „Selbak" støder sammen med den Følge, at førstnævnte synker. Galeasen antages at have havt Hovedskylden, fordi den havde overtraadt *Sjøveisreglernes § 21*, men da Sammenstødet mulig kunde have været undgaaet ved, at der ombord i „Selbak" havde været holdt bedre Udkig, saa at det kunde have stoppet og bakket og bakket itide, jfr. *Sjøveisreglernes § 23*, dømmes det til at betale en Del af Skaden ifølge *Sjøfartslovens § 220*.

Da „Selbak" havde overtraadt *Sjøfartslovens § 223*, hvilede Bevisbyrden paa det. Fredrikstad Sjøret. 11 34

Slup „Avance" ligger fortøiet paa Kalvaags Havn, hvor det overseiles af Dampskibet „Sogn" med den Følge, at „Avance" synker. Dpsk. „Sogn"s Rederi sagsøges til Erstatning af den herved forvoldte Skade, men frifindes, idet Overseilingen ansees at være en Følge af, at „Avances" Ankerlanterne ikke havde brændt, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 11*. Norges Høiesteret. 16 65

Under kryssning nattetid i Öresund utanför Falsterbro sammanstötte barkskeppen „Dufva" og „Thor", dervid åtskilliga skador drabbade båda fartygen.

Rederierne för båda fartygen och dessas befälhafvare uttogo till Rådstufvu Rätten stämningar å hvarandra och yrkade ersättning för skada och förlust; men Rådstufvu Rätten fann vållande från någondera sidan icke, så vidt utredas kunnat, hafva orsakat sammanstötningen samt förordnade, jemlikt § 221 i Sjölagen, att hvardera sidan skulle draga sin skada; likasom parterna finge vidkännas hvar sina i saken hafda kostnader. Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, der begge parterna klagade, fann skäl ej hafva förekommit, som kunde leda till ändring i Rådstufvu Rättens Utslag.

Sedan Parterna å ömse sidor fullföljt talan hos Kongl. Maj.t samt Kongl. Marin Förvaltningen afgifvit infordradt uttalande, har Kongl. Maj.t i Dom d. 17 Dec. 1901, enär det måste anses vara utredt att sammanstötningen orsakats genom vållande å „Thor"s sida samt förpligtat befälhafvaren å „Thor" att till rederiet för „Dufva" och befälhafvaren å detta sednare fartyg utgifva

No. Side.

såsom ersättning för skada och förlust 5010 kr. 47 öre, för hvilket belopp jemte ränta de vinnande parterna jemlikt 268 § Sjölagen egde hålla sig jemväl till „Thor" med dets frakt; och skulle rederiet för „Thor" och befälhafvaren derå godtgöra parterna deras kostnader å saken i Rådstufvu Rätten
26 107 med 800 kr. Sveriges Höiesteret.

Under stark tjocka en dag i December 1898 sammanstötte i Göta elf ångslupen „Falken" med en annan ångslup „Aktiv III", som bogserade ett ångfartyg. Vid sammanstötningen träffades „Aktiv"s babordssida med den påföljd, att åtskilliga skador uppkommo, som måste repareras.

„Falken", som tillhörde Göteborgs Nya Ångslups Aktiebolag, hade med passagerare afgått från Göteborg på väg till Södra Skärgården och dervid följt norra elfstranden, men i anseende till den uppkomna svåra tjockan vändt åter till staden och dervid följt samma strand, der befälhafvaren ansåg sig bättre kunna hafva föremålen i sigte och äfven kunna landsätta passagerarne, än att gå öfver till motsatta stranden, der flera fartyg lågo förtöjda.

Bogseringsaktiebolaget „Aktiv", som egde den skadade ångslupen, instämde till Rådstufvu Rätten i Göteborg ångslupaktiebolaget och, under påstående att „Falken" genom felaktig manövrering ensam varit vållande till kollissionen, yrkade ersättning för den lidna skadan och hafda extrakostnader.

Under åberopande af Art. 25 i Förordningen den 9 Dec. 1896 rörande färd i trångt farvatten, till hvilken ifrågavarande farled måste hänföras, fann Rådstufvu Rätten befälhafvaren å „Falken", såsom vållande till sammanstötningen, skyldig ersätta all den derigenom för bogseringsaktiebolaget uppkomna skada och förlust; och ålades ångslupsbolaget, enlikt §§ 220 och 222 Sjölagen, att i sådant afseende utgifva 520 kr. jemte ränta och ersättning för rättegångskostnaden.

Såväl Göta Hofrätt som äfven Kongl. Maj:t fastställde Rådstufvu
27 113 Rättens Dom. Sveriges Höiesteret.

28 117 Angående skadeersättning, i följd af ombordläggning.
Sveriges Höiesteret.

36 150 Angående ersättning för vållande till ombordläggning.
Sveriges Höiesteret.

Skonerterne „Carl" och „John" sammanstötte under tjocka natten emellan den 3 och 4 Oktober 1898 utanför Karlskrona. „Carl" seglade bidevind för styrbords halsar och „John" för öppen vind med vinden i mera akter än tvärs samt för fulla segel. Sammanstötningen skedde så att „John" med sin stäf träffade „Carl"s babordsbog. Fartyget „Carl" blef så svårt skadadt, att det icke kunde iståndsättas under det att „John" blef försatt i sjövärdigt skick. „Carl"s egare, som ansågo befälhafvaren å „John" ensam hafva varit vållande till ombordläggningen, instämde hufvudredaren för „John" till Rådstufvurätten i Cimbrishamn och fordrade ersättning för den skada som tillfogats „Carl", hvarefter för „John" uttogs genstämning å motparterne med enahanda yrkande i hvad anginge den skada som drabbat „John". Rådd-

No. Side.

stufvurätten ansåg båda fartygen hafva begått fel vid manövreringen och att, med afseende å beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna felen samt storleken af de fartygen genom sammanstötningen tillfogade skador, hvartdera fartyget borde draga sin skada, hvarföre parternes mot hvarandra förda talan ogillades. Såväl Hofrätten öfver Skåne och Blekinge som äfven Kongl. Maj:t fastställde detta beslut. Sveriges Höiesteret. 37 151

Den i nærværende Samlings indeværende Aargang som No. 11 (S. 34) optagne Sjøretsdom omstødes af Høiesteret, som lægger hele Skylden paa Dampskibet, fordi dette ikke kunde ansees at have fyldestgjort den Bevisbyrde, der paahvilede det i Medfør af *Sjøfartslovens § 223.* Norges Høiesteret, 44 188

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 66 (S. 369) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania stadfæstes af Høiesteret. Norges Høiesteret. 48 219

Dampskibet „Foldin" og Barkskibet „Violet" (under Slæb af Dampskibet „Kolbjørn") støder sammen en Vinterdag i Taage i Frierfjorden. „Foldin" dømmes til at betale „Violet"s Skade, fordi den maatte antages at have overtraadt § 25 i de internationale Sjøveisregler, ved ikke at holde sig paa den Side af Raaken, den havde paa sin Styrbordsside, ligesom den ogsaa havde gaaet med for stærk Fart og derved overtraadt *samme Reglers § 16.* Christiania Sjøret. 63 289

Seilskibet „Gumø", som ligger oplagt i Glommen, beskadiges af en Pram, som af Dampskibet „Sitona"s faste Stuvere var fortøiet i Nærheden, efterat Dampskibet „Sitona" havde indtaget Last, der var bragt til Siden i nævnte Pram. Ifølge „Sitona"s Certeparti skulde Lasten bringes frit til Siden, men Sjøretten anser alligevel „Sitona"s Rederi ansvarligt for Skaden, fordi det var dets fast engagerede Folk, der havde fortøiet Prammen paa en saadan Maade, at den forvoldte Skade paa „Gumø". Fredriksstad Sjøret. 66 305

Skonerten „Arvid" sammanstötte under rådande tjocka den 4 Juni 1898 klockan omkring 2,30 på morgonen å Ölands ostkust med det Rederiaktiebolaget Helsingborg tillhöriga ångfartyget „Eldorado". Skonerten blef härvid skadad i bogen och måste af ångaren inbogseras till Oskarshamn för undergående af reparation. Befälhafvaren å „Arvid" uttog sedermera stämning å Rederiaktiebolaget till Rådstufvurätten i Helsingborg och yrkade ersättning för den genom ombordläggningen å skonerten uppkomna skadan och dermed förenade kostnader med tillsammans 13,722 kr. 31 öre, hvaremot Rederiaktiebolaget uti genstämning påstod att då befälhafvaren å skonerten sjelf varit vållande till sammanstötningen, honom måtte åläggas utgifva 2,000 kr. för inbergandet af skonerten och lasten äfvensom ersättning dermed hafde utgifter.

No. Side.

Rådstufvurätten ansåg fartygsammanstötningen vara orsakad genom sådant vållande å hvarandera sidan, att fartygen borde draga „Eldorado" $^2/_8$-delar och „Arvid" $^1/_8$-del af de derigenom uppkomna skador och kostnader; i följd hvaraf och då bolaget icke förmått styrka att „Eldorado" vid olyckstillfället tagit någon skada eller ett dess rederi åsamkats kostnad samt lagligen icke vara berättigadt till någon godtgörelse för bogseringen, Rederiaktiebolaget förpligtades att så långt „Eldorado" och frakten under resan försloge till skonertens befälhafvare utgifva $^2/_8$-delar af den utaf Rådstufvurätten på anförda skäl bestämnda summa med 3257 kronor 59 öre jemte ränta. Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, der båda parterne sökte ändring, fann dem icke hafva å någondera sidan anfört skäl, ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag; och Kongl. Maj:t, der Rederiaktiebolaget fullföljde talan, fastställde det slut, hvartill domstolarne i saken kommit.

72 337 Sveriges Höiesteret.

Dampskibene „Russia" og „Annandale" støder sammen i Hollænderdybet og sagsøger gjensidig hinanden for derved opstaaet Skade og Tab. Retten anser „Annandale" alene skyldig, fordi den ikke havde gjort alt for at holde sig til den Side af Farvandet som den havde paa sin Styrbordsside, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 25* og ydermere uden tilstrækkelig Grund have bakket 8 à 9 Minutter før Sammenstødet og derved tabt Styreevnen og kastet sig tvers i

74 345 Farvandet. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Kutteren „John Frederik", der ligger tilankers i Limfjorden, overseiles af Dampskibet „Carla" og synker tilbunds. I Henhold til *Sølovens § 220* dømmes Dampskibets Rederi til at erstatte de to Tredjedele af Skaden, medens Kutterens Eier selv maatte bære den ene Tredjedel, idet Retten antog, at der var Skyld paa begge Sider. Damperen gik med for stærk Fart og havde ikke Udkig forude paa Bakken, medens paa den anden Side Stedet, hvor Kutteren var anbragt, saavelsom Anbringelsen af dens Ankerlanterne (i Fokkevantet istedetfor i Fokkestag) fandtes ikke

76 356 fuldt forsvarlig. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Dampskibet „Luna" og Seilskibet „17de Mai" kolliderer, og Dampskibet kjendes af Høiesteret alene skyldigt i Kollisionen, fordi det i Strid med de *internationale Sjøveisreglers § 16* havde undladt at stoppe sin Maskine, skjønt det havde hørt Seilskibets Taagesignaler tilsyneladende fremfor tvers. Sjøretten havde fundet, at der var Feil paa begge Sider, og dømt hver af Parterne til at betale sin egen Skade.

83 391 Norges Høiesteret.

Dampskibene „Kong Bjørn" og „Kong Sverre" støder sammen i Larviksfjorden en mørk Vintermorgen i roligt, sigtbart Veir, med den Følge, at de begge lider betydelig Skade og Rederierne sagsøger hinanden til Erstatning af Skaden, som for „Kong Bjørn" angaves til Kr. 173,773 og for „Kong Sverre" til Kr. 30,795. I Medfør af

No. Side.

Sjøfartslovens § 220 dømmes „Kong Sverre" til at erstatte fire Femtedele af Skaden paa „Kong Bjørn", idet førstnævnte Skib af Rettens Flertal blev anseet for at have den væsentligste Skyld i Sammenstødet, fordi det i Strid med *de internationale Sjøveisreglers § 21* havde forandret Kurs, skjønt det efter *samme Reglers § 19* var „Kong Bjørn", der skulde vige. Forøvrigt frifandtes Parterne for hinandens Tiltale. Christiania Sjøret. 88 427

Skade paa leiet Fartøi etc.

Uti upprättadt certeparti hade D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag förbundit sig att i pråmar, bogserade af ångare, låta under sommaren 1898 i Luleå för Aktiebolaget Iggesunds bruks räkning afhemta ett parti malm för att till brukets lastageplats öfverföras och utlossas på vilkor, bland andra, att lasten skulle på befraktarens bekostnad skaffas fritt i och ur pråmarne.

Då befälhafvarne å de sedermera afsända pråmarne hos Aktiebolaget Gellivare Malmfält, såsom aflastare, anmälde sig för malmlastens erhållande förklarade samma bolag, att lasten skulle från en elevator genom stupränna nedstörtas i pråmorne. Ehuru befälhafvarne protesterade mot detta lastningssätt såsom medförande fara för pråmarne samt påfordrade att pråmarne enligt vanligt bruk vid lastning af malm i träfartyg skulle lastas med kärra, företogs lastningen på sätt aflastaren påfordrat.

Enär en af pråmarne efter lastningens fullbordande befunnits hafva till följd af den starka påkänningen vid malmens nedstörtande i pråmen sprungit läck, yrkade D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport Aktiebolag uti stämning till Stockholms Rådstufvurätt att Aktiebolaget Gellivare Malmfält måtte varda ålagdt att till det förra bolaget utgifva ersättning för den detsamma genom haveriet ådragna skada och kostnad med uppgifvet belopp.

Uti Dom, hvari Svea Hofrätt icke gjorde någon ändring, fann Rådstufvurätten på anförda skäl käromålet icke kunne bifallas, hvarefter Kongl. Maj.t i Dom den 1 Oktober 1902 pröfvade på andra grunder rättvist fastställa berörda beslut. Sveriges Höiesteret. 62 285

En Sag angaaende Erstatning for Skade tilføiet en saakaldt Leieskude, som benyttes ved Lastning og Losning i Bergen i Lighed med Lægtere i andre Havne antages af Høiesteret ikke at henhøre under Sjøretten. Norges Høiesteret. 86 422

Skattespørgsmaal.

Norges Høiesteret fraviger sin tidligere Praxis, se Høiesteretsdom af $^{17}/_{3}$ 1894 („Norsk Retstidende" 1894, Side 753) og giver efter *§ 33 i Lov om Bykommunernes Skattevæsen* (Lov af $^{15}/_{4}$ 1882) — Landsskattelovens § 42 — *Ret til Fradrag ved Skatteligningen* til Dækkelse af *den aarlige Værdiforringelse gjennem Slid, Ælde og efterhaanden opstaaende Utidsmæssighed — Amortisation* — for Anlæg og Driftsmidler, hvorunder indgaar ogsaa *Skibe*. Norges Høiesteret. 51 230

No. Side.

Slæbningsforholde.

Under bogsering från Stockholm till Luleå grundstötte den med tegel lastade prämen „Atlanta“ i Gefle norra farled. Sjöförsäkrings aktiebolaget „Ägir“, hos hvilket prämen och en del af lasten voro försäkrade, nödgades, i anledningen af grundstötningen, utbetala visst belopp och yrkade i stämning till Stockholms Rådstufvurätt, att Stockholms Transport- och Bogserings aktiebolag, som anlitats att låta bogsera prämen, måtte ersätta försäkringsbolaget samma belopp, helst det ålegat befälhafvaren å bogsarångaren att i okänd farled anskaffa lots. Transport- och bogseringsbolaget ansåg sig icke hafva varit dertill skyldig enär dess åtagna uppdrag endast varit att tillhandahålla bogserering eller drifkraft, samt befälhafvaren å bogserbåten i allt fall följt en å sjökort utprickad farled. Med afseende härå fann Rådstufvu Rätten sjöförsäkringsbolagets talan icke kunna bifallas. Svea Hofrätt gjorde deri ej ändring. Och Kongl. Maj.t, som väl ansåg befälhafvaren å bogserångaren hafva varit skyldig att vid tvekan i valet af farled anlita lots, fann med hänsyn till hvad i saken förekommit, det icke vara utredt att bemälde befälhafvare låtit sådan vårdslöshet komma sig till last, att ersättningsskyldighet kunde åligga Transport- och bogseringsbolaget, hvarföre Kongl. Maj.t gillade domstolarnes beslut. (Jemför no. 25 å 44 i årgången 1900 af denna Dom-

17 69 samling.)

Sveriges Höiesteret.

En Jagt, der, under Slæb af et Dampskib, sætter Seil og forandrer Kurs, inden Slæbetouget er givet los, med den Følge, at Slæberen kæntrer en Baad, der er under Slæb af samme Damper, dømmes til at erstatte den herved foraarsagede Skade.

31 125

Norges Høiesteret.

Straffesager.

En Styrmand ansees med Bøder efter *den danske Sølovs § 306 jfr. § 293* for ved Uforsigtighed og Forsømmelse at have foranlediget

14 55 Søulykke.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Sygeunderstøttelse af Sjøfolk.

Den Rederiet ifølge *Sjøfartslovens § 90* paahvilende Forpligtelse til at bekoste en syg Sjømands Forpleining i 4 Uger efter hans Fratrædelse fra Tjenesten antages at være betinget af, at Sygdommen har ledet til hans Afskedigelse forinden Tjenestetidens

89 440 Udløb.

Sandefjords Sjøret.

Fortegnelse over de i Dommene citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.

	Side.
Dansk Forordning af $^{22}/_{12}$ 1808 § 6 (om Mæglere i Kjøbenhavn)	7
Do. Do. af $^{21}/_{12}$ 1808 § 8	7
Do. Do. - — § 10	10
Dansk Plakat af $^{30}/_{11}$ 1821 . .	353
Den norske Lodslov af $^{26}/_{5}$ 1899 § 25	234
„ — Konsulatforordning af $^{4}/_{11}$ 1886 § 87 1	99
„ — Straffelov Kap. 6 § 11	35
Norsk Lov om Skibsmandskabers Mønstring m. v. af $^{29}/_{6}$ 1888 § 1	6
Norsk Rescript af $^{3}/_{1}$ 1755 . .	235
Norsk Sjøforsikringsplan § 73 .	168
Do. Do. § 43, 2 a.	161
Sjøloven § 8	135
Do. § 20	385
Do. § 21 (norsk) . . .	385
Do. § 36	43
Do. § 40	43
Do. § 48	241
Do. § 60	329
Do. § 70	303
Do. § 71	303
Do. § 82 2	99
Do. § 84	99
Do. § 86	22
Do. § 86	301
Do. § 86	317

	Side.
Søloven § 86	334
Do. § 88	22
Do. § 89	143
Do. § 90	440
Do. § 91	21
Do. § 92	22
Do. § 92	22, 24
Do. § 92	317
Do. § 92	334
Do. § 92	301
Do. § 100 8	99
Do. § 100	101
Do. § 111	81
Do. § 118	139
Do. § 207	123
Do. § 132	204
Do. § 133	20
Do. § 135	97
Do. § 136	3
Do. § 136	239
Do. § 137	139
Do. § 138 in fine . . .	3
Do. § 142	4
Do. § 142	261
Do. § 142	265
Do. § 144	202
Do. § 145	74
Do. § 145	132
Do. § 148 2	265
Do. § 196	123
Do. § 213	227
Do. § 220	34
Do. § 220	110

		Side.
Sjøloven	§ 220	356
Do.	§ 220	427
Do.	§ 221	106
Do.	§ 221	109
Do.	§ 222	109
Do.	§ 223	35
Do.	§ 223	68
Do.	§ 223	189
Do.	§ 224	35
Do.	§ 225	159
Do.	§ 250	227
Do.	§ 268	107
Do.	§ 268 4	241
Do.	§ 293	55
Do.	§ 293	35
Do.	§ 294	35
Do.	§ 294	68
Do.	§ 306	55
Do.	§ 329	213

		Side.
Sjøveisreglerne	§ 11	65
Do.	§ 15 c.	397
Do.	§ 16 2.	397
Do.	§ 16	289
Do.	§ 19	427
Do.	§ 21	34
Do.	§ 21	190
Do.	§ 21	427
Do.	§ 23	34
Do.	§ 25	113
Do.	§ 25	289
Do.	§ 25	345
Do.	§ 27	190
Svensk Sjöförsäkringsplan: § 57, Mom. 3		88
York- og Antwerpenreglerne: Regel XVII		123

Sagsregister.

	Side
Accept ved Kontraktslutning	177
Afgifter paa Skib og Ladning „Spanske dues“	145
Afskedigelse af Maskinist	143
Do. af Skibsfører, der ved Kjøb af Skibspart har betinget sig Førerstilling	360
Altid flot	257
Ansvar for oplosset Gods	2, 46
Ansvar for sine „Tjenere“	305
„Antal ubekjendt“	74
Arbeidsdag	84
Arrest i Skib	353
Do. i Assurancesum	353
Do. i Udlændings Eiendom i Danmark	353
Assistance, se „Bjergning og Assistance“.	
Assurancespørgsmaal (se ogsaa Dispache)	25, 88, 161, 186, 245, 353
Beskadiget Last	2, 46, 261
Bestemmelsessted	79, 97, 240, 257, 419
Bestemmelsessted, saa nær dertil som Skibet sikkert kan gaa	79, 257, 419
Bjergeløn til Lods	157
Bjergning og Assistance	15, 29, 49, 61, 153, 157, 211, 213, 298 311, 321 389
Bundbesigtigelse, fri	177
Bugserbaad, se Slæbebaad.	
Bøde for Ikke-Opfyldelse af Certepartiet, Fragtens anslaaede Beløb	81
Bøder for Undladelse ved Kollision at opgive Skibets Navn og yde Hjælp	35
Bøder for Uforsigtighed og Forsømmelse	55
Certepartibrud	7
Certeparti uforbindende paa Grund af manglende Fuldmagt for Mægleren	256
Colliery Guarantee	366
Dispachespørgsmaal	121, 225, 417
Dybgaaende, Opgivende af	257
Expeditørers Ansvar	2, 46
Fiske, Forhyringsspørgsmaal	5
Forsikringsspørgsmaal (se ogsaa Dispache)	25, 88, 161, 186, 245, 353

Side

Forsikringspræmie til gjensidig Assuranceforening 245
Forsømmelighed 55, 186
Fritagelsesklausuler i Konnossement 74
Fuldmagtsspørgsmaal 7, 25, 221, 241, 256
Førerstillingen, betinget ved Kjøb af Skibspart eller Aktier 360

Havarigrosse (se ogsaa Dispache) 417
Havari under Maanedscerteparti 270
Hyrespørgsmaal 5, 21, 99, 143, 301, 317, 334, 341, 360, 425, 440

Ildebrand, Spørgsmaal om Bjergeløn ved Slukning 61
Indefrysning 270
Ishindring 97, 270

Kaplakspørgsmaal 360
Kapteins Udløsning som Aktionær ved Tab af Førerstillingen 360
Kollision 34, 65, 106, 113, 117, 150, 151, 188, 219, 289, 305, 337, 345, 356, 391, 427
Do. Undladelse af at opgive Skibets Navn og yde Hjælp 35
Kondemnation 161
Kontrakt, Spørgsmaal om Kontrakt er kommet istand 7, 177, 256
Kontraktsbrud 7, 81, 177, 256, 341
Konnossementet. En søretlig Studie 129
Konnossementsansvaret, Afhandling 193
Konnossementspørgsmaal 17, 74, 129, 193, 376
Konnossement, Udlevering af Last uden 117, 376
Konsulsafgjørelse 99
Kumulation (ulovlig) 235
Kul, Betaling for Kul under Tidsbefragtning 241
Kulminegaranti 366

Lastningsspørgsmaal 285
Last forlidet leveret (short delivery) 74, 239
Last, Skade ved Styrtning af 285
Liggedagsspørgsmaal 1, 12, 84, 138, 181, 237, 366
Lodspligt for Slæbebaade 69
Lodspligt, Fritagelse for 234
Losning, Beskadigelse af Last, efter 46
Losseplads, vanlig? 97
Lægtringsspørgsmaal 240, 257
Løsningsret efter Sjølovens § 20 385

Maanedsbefragtning 12, 93, 241, 270, 369
Manglende Last 74, 239
Mæglerspørgsmaal 7, 221, 256
Mægler kjendt erstatningspligtig for Overskridelse af Fuldmagt . . . 221
Mægler, manglende Fuldmagt 7, 256

Overliggedage, se Liggedage.
Overseiling, se Kollision.

Side

Paadrivning, se Sammenstød.
Partrederi 385

„Received for shipment-Konnossement" 17
Reders Ansvar for Expeditør 2, 46
Reders Ansvar for Skipper 74
Regnskabsspørgsmaal 329
Rømning, Spørgsmaal om Tilbagebetaling af Træk 425

„Saa nær dertil, som Skibet sikkert kan gaa" 79, 257, 419
Sags Henhøren under Sjøret 5, 422
Sammenstød og Paadrivning 31, 65, 106, 113, 117, 150, 151, 188, 219, 289
305, 337, 345, 356, 391, 427
Short delivery 74, 239
Skade paa Last ved Lækage 46
Do. paa leiet Fartøi 285, 422
Skattespørgsmaal 230
Skippers Forhold til Reder 74, 241, 329
Slæbebaades Ansvar 69
Slæbebaads Lodspligt 69
Slæbningsspørgsmaal 69, 93, 125
Sjødygtighed ved Reisens Tiltrædelse 81, 161
Sjøret, Sags Henhøren under 5, 422
Spansk Krigsskat „Spanske dues" 145
Straffesager 55
Streike 1
Sygeunderstøttelse af Sjøfolk 440

„Tal ubekjendt" 74
Tidsbefragtning 12, 93, 241, 270, 369
Tidstab (Erstatning under T/c) 12, 270, 369
Timecharterspørgsmaal 12, 93 241, 270, 369
Træk, Spørgsmaal om Tilbagebetaling ved Rømning 425
„Tørn" i Christiania 138

Uagtsomhed paastaaet udvist af Skibsfører og Styrmand 55
Udlevering af Gods uden Konnossement 117, 376
Udløsning betinget ved Tab af Førerstillingen 360
Uforsigtigtighed og Forsømmelse (Bøde) 55
Undladelse af at yde Hjælp og opgive Skibets Navn ved Kollisionen . 35
Usjødygtighed ved Reisens Tiltrædelse 81, 161

Voldgiftsaftale 256

„Weather working days" 181
„Working days" 84

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.Adv., H.R.Sgfr., O.R.Sgfr., Sgfr., betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat, Høiesteretssagfører, Overretssagfører og Sagfører.

	Side.
Arntzen, L., H.R.Sgfr., Kjbhvn	15
Asmussen, F., H.R.Sgfr., Kjbhvn	1, 15, 55, 225, 345, 353, 356
Bang, C., O.R.Sgfr., Bergen	385
Blom, G., H.R.Adv., Chr.a	25, 161, 261, 289, 311, 427
Bredal, Johan, H.R.Adv., Chr.a	188, 221, 241, 360, 391
Bugge, G., H.R.Adv., Chr.a	34
Bugge, F. M., H.R.Adv., Chr.a	188
Bühring, L., O.R.Sgfr., Tønsberg	329
Conradsen, O.R.Sgfr., Kjbhvn	61
Daae, Anders, O.R.Sgfr., Chr.a	21
Daae Olsen, O.R.Rgfr., Bergen	2
Damm, Axel, O.R.Sgfr., Kjbhvn	61, 317, 334, 356
Dybwad, Wilh., H.R.Adv., Chr.a	422
Feragen, H.R.Adv., Chr.a	99, 369
Halkier, H.R.Adv., Kjbhvn.	1, 49, 225, 345
Heber, Gustav, O.R.Sgfr., Chr.a	65
Hede, O.R.Sgfr., Kjbhvn	237
Hindenburg, A., H.R.Adv. Kjbhvn	7, 49, 55, 257
Hofgaard, L., H.R.Adv., Chr.a	219
Holm, Chr., O.R.Sgfr., Kjbhvn	177
Høst, G. W., O.R.Sgfr., Kjbhvn.	237
Ihlen, Victor, O.R.Sgfr., Chr.a	34
Jacobsen, Sigval, H.R.Adv., Chr.a	99, 230, 270
Jensen, P. G. C., H.R.Sgfr., Kjbhvn	7
Johansen, Kristen, H.R.Adv., Chr.a	389
Joys, O.R.Sgfr., Bergen	2

Side.

Jordan, Keyser, H.R.Adv., Chr.a 138, 219, 221, 289, 389
Jørgensen, N. C., O.R.Sgfr., Kjbhvn 157
Knagenhjelm, Arthur, H.R.Adv., Chr.a 153, 245
Knudsen, H.R.Adv., Bergen 385
Krag, Herman, O.R.Sgfr., Chr.a 360
Kristiansen, A., O.R.Sgfr., Kjbhvn 157

Lachmann, O.R.Sgfr., Kjbhvn 317, 334
Lous, H.R.Adv., Chr.a 213
Lumholtz, Ludv., H.R.Adv., Chr.a 143
Lundh, Carl, H.R.Adv., Chr.a 74, 138, 143, 213, 241, 270

Movig, O.R.Sgfr., Fredriksstad 376, 305

Nøstdal, H.R.Adv., Chr.a 21, 422

Ottesen, Egeberg, H.R.Adv., Chr.a 245

Platou, H.R.Adv., Chr.a 125

Ramm, Johnny, H.R.Adv., Chr.a 65, 93, 311
Rasch, Einar, H.R.Adv., Chr.a 25, 29
Rolfsen, Chr. L., H.R.Adv., Fredriksstad 305

Salomonsen, O.R.Sgfr., Kjbhvn 55
Schjelderup, Hj., H.R.Adv., Chr.a 341
Schiander, A., H.R.Adv., Chr.a 29, 74, 93, 97, 161, 261, 341, 391, 427
Seip, A. M., H R.Adv., Chr.a 230
Shaw, H.R.Sgfr., Kjbhvn 17
Simonsen, L., O.R.Sgfr., Kjbhvn 17
Spilling, O.R.Sgfr., Mandal 298
Stabel, Otto, O.R.Sgfr., Mandal 298
Stenersen, E., H.R.Adv., Drammen 329
Stilo, O.R.Sgfr., Fredrikstad 376
Sundet, O.R.Sgfr., Christianssund 145

Thoresen, O.R.Sgfr,, Christianssund 145
Torjusen, O.R.Sgfr., Bergen 46

Vogt, Jac., H.R.Adv., Chr.a 153, 369

Winther, Carl, H.R.Sgfr., Kjbhvn 1, 177, 257

Fortegnelse over Domstolene.

	Side.
Bergens Sjøret 24/1 02	2
Do. 21/2 02	46
Do. 28/11 02	385
Christiania Sjøret 18/1 02	5
Do. 24/2 02	21
Do. 24/2 02	25
Do. 25/8 02	74
Do. 5/5 02	138
Do. 5/7 02	289
Do. 15/9 02	261
Do. 19/9 02	270
Do. 10/11 02	360
Do, 23/12 02	427
Christianssunds Sjøret 26/4 02	145
Danmarks Høiesteret 22/11 01	1
Do. 14/1 02	7
Do. 10/2 02	15
Den kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn, se Kjøbenhavns Overret.	
Drammens Sjøret 22/7 02	329
Fredrikstad Sjøret 14/2 02	34
Do. 30/9 02	305
Do. 12/11 02	376
Haugesunds Sjøret 27/5 02	234
Høiesteret, se Danmarks Høiesteret, Norges Høiesteret og Sveriges Høiesteret.	
Kjøbenhavns Landsoverret 24/2 02	61
Do. 12/5 02	157
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret 12/2 02	17
Do. 12/2 02	49
Do. 12/3 02	55
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret 7/5 02	177
Do. 16/7 02	225
Do. 16/7 02	237
Do. 10/9 02	257
Do. 8/10 02	317
Do. 29/10 02	334
Do. 29/10 02	353
Do. 5/11 02	345
Do. 12/11 02	356
Kongl. Majt., se Sveriges Høiesteret.	
Kristiania, se Christiania Sjøret.	
Kristianssund, se Christianssunds Sjøret.	
Mandal Sjøret 4/8 02	298
Do. 20/10 02	301
Norges Høiesteret 18/1 02	93
Do. 23/1 02	29
Do. 1/2 02	97
Do. 21/2 02	99
Do. 19/3 02	65
Do. 12/4 02	125
Do. 19/4 02	161
Do. 23/4 02	153
Do. 30/4 02	213
Do. 10/5 02	143
Do. 29/5 02	188
Do. 20/6 02	219
Do. 1/7 02	241
Do. 10/7 02	221
Do. 26/7 02	230
Do. 30/7 02	245
Do. 17/10 02	311
Do. 5/11 02	369
Do. 8/11 02	341
Do. 20/1 02	389

		Side.
Norges Høiesteret	16/12 02	391
Do.	20/12 02	422
Sandefjords Sjøret	16/5 02	440
Do.	8/11 02	425
Sveriges Høiesteret	16/8 01	81
Do.	6/11 01	69
Do.	20/11 01	84
Do.	17/12 01	106
Do.	14/2 02	113
Do.	14/2 02	117
Do.	17/2 02	88
Do.	5/8 02	117
Do.	18/3 02	79
Do.	7/4 02	121
Do.	2/5 02	150
Do.	15/5 02	151
Do.	16/5 02	181

		Side.
Sveriges Høiesteret	5/6 02	186
Do.	5/6 02	211
Do.	7/8 02	239
Do.	7/8 02	240
Do.	26/9 02	256
Do.	1/10 02	285
Do.	8/11 02	321
Do.	14/11 02	337
Do.	24/11 02	417
Do.	26/11 02	366
Do.	12/12 02	419

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, se Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

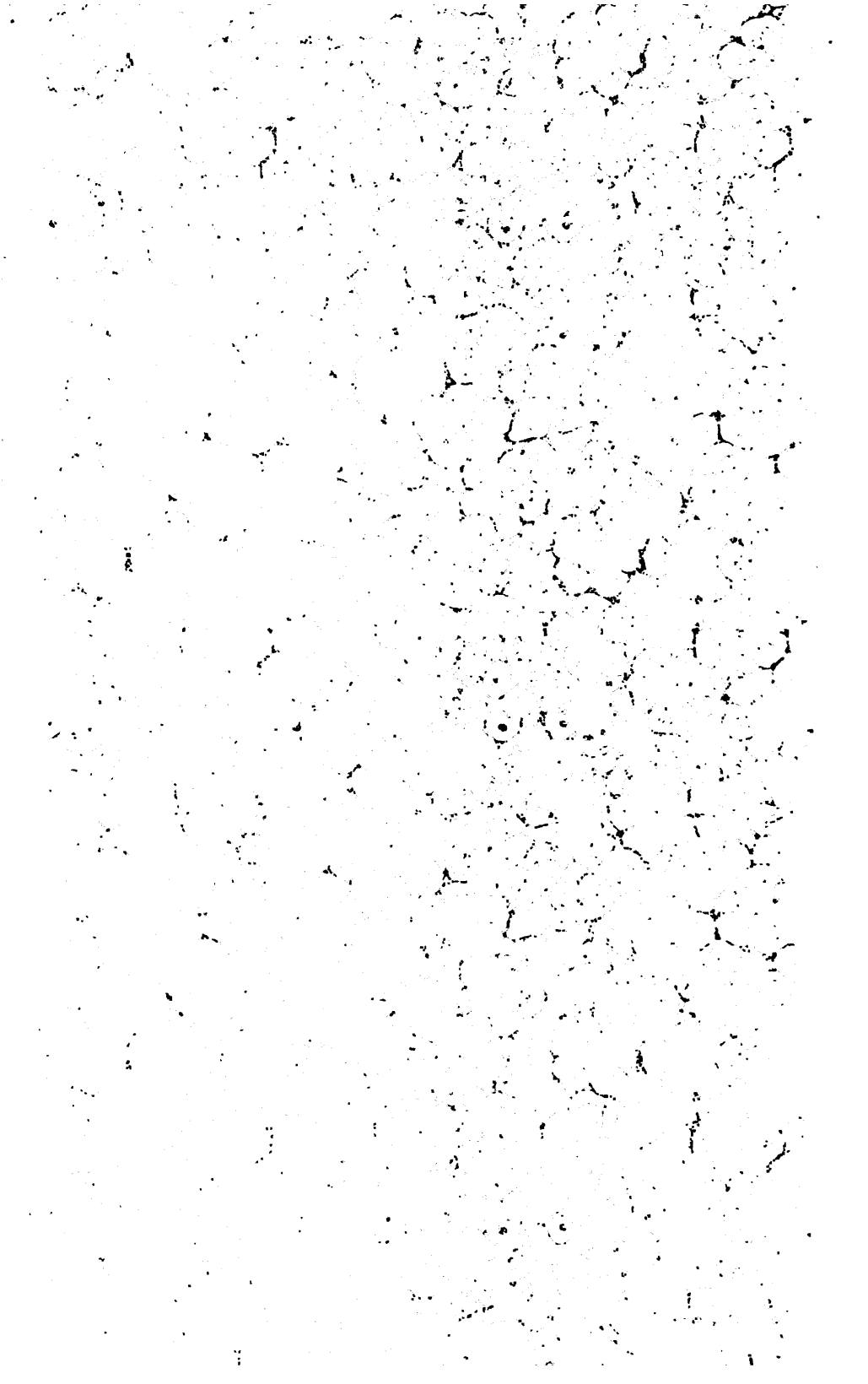
Voldgift. Den permanente Voldgiftskomité i Kjøbenhavn til Afgjørelse af Stridigheder under Maanedscertepartier . . . 12

Fortegnelse over Sagernes Parter.

	Side.
Ångfartygsaktiebolaget „Sverige"	366
„Aberfoyle", Dps.	121
„Ägir", Sjöförsäkrings-Aktiebolaget	69, 186
Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs-Selskab", Kjbhvn	17
Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, Kjbhvn	15
Aktiebolaget Gellivare Malmfält	285
Aktiebolaget Sjöassurans Kompaniet	88
Aktieselskabet Kellsall Brothers & Beching, Hull	49
„Aktiv", Bogseringsaktiebolag	113
„Alert", Barkskib	301
„Algieba", Dps.	311
Andersen, Lars	440
Andersen, Lauritz, Kjøbmand	7
Andersson, G.	117
Andreassen	301
„Annandale", Dps.	345
Apenes, A. Krogh	74
„Ariosta", Dps.	117
„Arvid", Skonnert	337
Astrup & Co.	145
„Avance", Slup	65
„Aysgarth", Dps.	79
„Baltic", Dps.selskab	334
„Bavaria", Dps.	15
Beijer, G. & L.	240
Berggrens, D. & J. Bogserings- och Transport Aktiebolag	285
Bergman, Hummel & Co.	88
„Bien", Dps., Helsinger	61
Bjergnings- och Dykeriaktiebolaget „Neptun"	321
Björkman, Axel	81
Blaauw, D. V.	5
Bogseringsbolaget „Aktiv"	113
Boy, Conr., Konsul	25
Bratt, Adolf & Co.	366
Bugge & Olsen	245
Byers, Geo. R.	84
Carl, Ad.	317
„Carl", Skonnert	151
„Carl Rathkens", Dps.	49
Christensen, Cl. & Co.	353
Christiania Handelsbank	376
Christiansson, N. P.	337
„Clara"	181
Collett & Co.	369
„Constance", Dps.	311
„Continentale", Versicherungsgesellschaft	25
Dampskibsselskabet „Færder"	74
Dekke (Paulsen & Dekke)	46
Den norske Hesteskosemfabrik	261
Det danske Gødningskompagni	257
Det forenede Damskibs-Selskab Aktieselskab, Kjbhvn	17
Det kongelig oktroierede Sø Assurance Kompagni	225
Deutscher Lloyd Transport Versicherungs-Actien Gesellschaft	121
„Diana", Brig	81
Dossor, Fredrik	117
Drost, Flindt & Co.	237
„Dufva", Barkskib	106
Eitzen, Camillo & Co.	221
Ekblad, G. A. & Co.	417
Eliassen, J.	422
Emanuelsson, Oscar	150
Erichsen, Anders	145
„Erna", Dps.	219
Etzler, Karl	211
„Fanny"	138
Fane Dampskibsselskab	356
Fearnley & Eger	161
Fjelvig, Hans Nielsen	425
Fjære, Viar G.	2
Flindt, Drost & Co.	237
Fløystad & Larsen	221
„Franziska Podeus", Dps.	211

	Side.
Freberg, J. Klem	341
Frentz, A.	188
Frihavnsaktieselskabet Kjøbenhavn	1
„Friheden“	389
Færder, Dampskibsselskabet	74
Gellivare Malmfält Aktiebolag	285
Glahn, P. E., Skibskaptein	55
Grøn, P. A.	143
„Gumø“, Barkskib	305
Gødningskompagni, Det danske	257
Göteborg Nya Ångslups Aktiebolag	113
Hansen, C. H., Skibsfører	329
Hansen, C. K.	49
Hastie, Kaptein	345
„Havellee“, Dps.	213
Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab	2
„Heim“, Dps.	284
Helsingborg Rederiaktiebolag	337
„Hermanos“, Bark	21
Hesteskosømfabrik, Den norske	261
„Hjertnæss“, Bark	425
Hjorth, Niels, Styrmand	21
Hunsfos Fabriker	230
Hvilsom, Charles	177
„Ida“, Dps.	150
Isdahl & Co.	385
„Ishavet“, Aktieselskab	329
„Isle of Kent“, Dps.	1
Jacobsen, I. F.	419
Joerck, F., Kaptein	15
Johannesen, I. E.'s Enke	422
Johansson, Gustaf	419
„John“, Skonnert	151
Johnsen, Thv. & Co.	93
Johnson, Oscar	353
„Jupiter“, Jernskib	298
Jørgensen, Adolph	356
Jørgensen, Philip, Thure	12
Kahrs, Johan & Co.	422
Kellsall Brothers & Beeching, Hull	49
Klær, Hans & Co.	421
Kløne, Ole	125
Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab	1
Korsviks Sågverksaktiebolag	181
„Kragerø“, Dps.	219
Kristianssands Kommune	230
„Kjøbenhavn“, Dampskibsselskab	345
„Lancashire“, Bark	99
Lange, Johannes	125
Larsen, H. C.	329
Larsen & Fløystad	221
Lie, John, Stavanger	25
„Lindesnæs“, Dps.	298
Lodsunderstøttelseskassen	234
„Luna“, Dps.	391
Lundvall, Carl J. & Co.	241
Lyngaas, Jac. O. & Co.	153
Løvold, Knut	125
Mackay, A. & A. Y.	121
Magnussen, Anders B.	301
„17de Mai“	391
„Margarethe“, Dps.	211
„Maria“, Bark	34
„Maria“, Galeas	188
„Martha“, Dps.	29
Mathiassen, Bernt	99
Meling, T.	93
Michelsen, Christian	385
Moss Aktiemøller	97
Møller, Chr.	161
„Neptun“, Bergnings- och Dykeriaktiebolag	321
Nielsen, H. J.	181
Nilsson, A. E.	240
Nilsson, Lars Pontus	117
Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab	65
Norske Lloyds Administrationsbo	245
Norway Lake Ice Co.	270
Nyström, A. W.	240
„Ocean“, Sjöförsäkringsaktiebolag	321
Ohle, F. W.	211
Olsen, Sverre, Matros	5
„Ootmarsum“, Dps.	213
„Orlando“, Dps.	261
„Oxelösund“, Dps.	211
Paulsen, H. A. H.	138
Paulsen & Dekke	46
Pedersen, Hakon, Kaptein	380
Pedersen, R. C., Skipper	7
Petersen, Carl Bjørn	317
Petersen, Vilh. & Co., Handelsfirma	17
„Phos“, Aktieselskab	360
„Powis“, Dps.	97
Preutz, N. P.	237
„Prosum“, Dps.	241
„Ran“, Dps.	256
Rasmussen, Christen H.	177
Ringborg, J.	256
„Romsdal“, Dps.	234
Rutenfeldt, Kaptein	61
Sandvig, T.	389
„Sannesund“s Rederi	389
„Schweden“, Dps.	186
„Selbak“, Dps.	34, 188
„Sitona“, Dps.	305, 376

	Side.
Sjöassuranskompaniet, Aktiebolag 88,	321
Sjöförsäkrings Aktiebolaget „Ägir" 66,	186
Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean"	321
Skaarsvaag, Johannes	125
„Skjold", Dps.selskab	317
Skogland, T. H.	234
Smith, K. J., Kaptein	79
„Sofie Wilhelmine", Bark . . .	161
Spenner, Ane Cathrine	157
Stavangerske Dps.selskab . . .	427
„Stella", Dps.	29
„Stiklestad", Dps.	440
Stockholms Transport- och Bogserings Aktrebolag	69
Stokkeby, P. O., Aktiebolag . . .	117
„Stubbekjøbing", Dps.selskab, Aktieselskab	157
Sundbye, J.	389
Svarrer, H. & Co.	225
„Svend Haug", Dps.	257
Svensson, Johan	239
„Sverige", Ångfartygsaktiebolag .	336
Sveriges Almänna Sjöförsäkrings-Aktiebolag	161
„Sverige"—Kontinenten, Rederiaktiebolag	321
Svitzer's, Em. Z., Bjergningsentreprise, Aktieselskab, Kjbhvn . .	15

	Side
Schwartz, J. G., Norrköping . .	79
„17de Mai" . . . . . , . .	391
Söderberg, H. G., Importaktiebolag	84
Søndenfjelds-Norske Dps.selskab .	429
Søndhordlandske.Hardanger Dps.selsk.	2
Tham, Percy	211
„Therese", Dps.	143
„Thérèse Horn", Dps.	419
„Thor", Barkskib	106
Thorkelin, E. S., Styrmand . . .	55
Thorsen, W. E. B.	341
Thorsteinsson, P. I. & Co., Kjbhvn .	12
Ulriksen, A. P.	301
„Veritas", Dps.	270
Vesteraalens Dampskibsselskab . .	153
„Vestfjord", Dps.	153
Vestlandske Lloyd	46
„Vibran", Dps.	369
„Violet", Barkskib	289
„Wandringsman", Galeas	150
Wernlund, Oscar	81
Wiborg, H. N., Christiania . . .	21
Wingren, Olof	239
Østlandske Lloyd	239

Ex Ebl
5/29/25